



**Gabinete Técnico  
de Auditoría y Consultoría, s.a.**

**TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.  
(Sociedad Unipersonal)**

=====

**INFORME DE AUDITORÍA  
CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2022  
INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2022**

**Abril 2023**



## PROFORMA

*Traducción del informe de auditoría de cuentas anuales originalmente emitido en catalán.  
En caso de discrepancia, la versión catalana prevalece*

### **INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE**

Al accionista único de **TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A. (Sociedad Unipersonal)**:

#### **Opinión**

Hemos auditado las cuentas anuales de **TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.**, (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2022, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2022, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

#### **Fundamento de la opinión**

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

#### **Aspectos más relevantes de la auditoría**

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.



PROFORMA

Contrato Programa

Descripción

Tal y como se explica en la Nota 7 de la memoria de las cuentas anuales, el marco financiero en el que se desarrolla la actividad de la Sociedad se concreta en los Contratos Programa negociados entre las diferentes administraciones con competencia sobre el transporte público de viajeros. Las subvenciones, tanto corrientes como de capital, que se derivan de este marco financiero representan un elemento fundamental de la financiación de la Sociedad, motivo por el cual han tenido un impacto relevante en nuestra estrategia general de auditoría, atendiendo a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales en su conjunto. Adicionalmente, para el ejercicio 2022, la financiación de la Sociedad se complementa por la Autoritat del Transport Metropolità, con el reconocimiento de mayores necesidades derivadas de las bonificaciones de los títulos de transporte, de los incrementos de los gastos de energía y carburantes derivados de la situación geopolítica y de la demanda todavía débil de los primeros meses de 2022, entre otros (ver Notas 7, 7.3.1, 7.3.3 de la memoria. En este sentido, todavía se está negociando entre las Administraciones los convenios y acuerdos de financiación que deberían permitir cubrir, las mayores necesidades corrientes y de capital del sistema de transporte gestionado por la Autoritat del Transport Metropolità, en el que está integrada la Sociedad, para el año 2022 y siguientes.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la obtención de los principales acuerdos de financiación asociados al Contrato Programa formalizado con la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), y la comprobación de su coherencia con las cifras que figuran en las cuentas anuales y con la aplicación de la financiación recibida a su finalidad. Adicionalmente, se han comprobado los saldos contables pendientes con la ATM por este concepto, mediante su circularización y la revisión de los acuerdos de la Comisión de seguimiento del Contrato Programa y del propio Consejo de Administración de la ATM. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto al Contrato Programa, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

Gastos de personal

Descripción

Los gastos de personal representan una parte muy relevante de los gastos de la Sociedad. Por otra parte, su gestión debe dar cumplimiento a la complejidad de los diferentes acuerdos y relaciones laborales asociadas. En este sentido, esta área se considera relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los gastos de personal, como la gestión de nóminas, seguimiento de procedimientos, registro contable, entre otros, operan efectivamente conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se ha comprobado la imputación temporal de los gastos y de las periodificaciones asociadas, así como su coherencia con los diferentes acuerdos asociados y con las variaciones respecto al año precedente. También se han circularizado los diferentes asesores laborales y se ha obtenido la relación de los diferentes procedimientos en curso, comprobando su tratamiento contable en las cuentas anuales. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los gastos de personal, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.



PROFORMA

Ingresos por ventas

Descripción

Los ingresos asociados a las ventas de títulos de transporte público representan una parte muy relevante de los ingresos de la Sociedad. No se ha considerado que dichos ingresos tengan un alto riesgo de incorrección material, atendiendo a que en buena parte están asignados directamente por la Cámara de Distribución de títulos del Sistema Tarifario Integrado de la ATM en función de los viajeros transportados, sin embargo, debido a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales en su conjunto, se considera como una área relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los ingresos por ventas, como la recaudación, los procedimientos de facturación o el seguimiento de la demanda, entre otros, operan efectivamente, conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se han comprobado las variaciones en los ingresos respecto al año precedente y la asignación de ingresos por parte de la ATM en el transcurso del ejercicio, así como las diferentes transacciones asociadas. Adicionalmente se han circularizado los saldos con la ATM por este concepto, y se han obtenido los acuerdos relevantes de la Cámara de Distribución. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los ingresos por ventas, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

**Otra información: Informe de gestión**

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2022, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el Estado de información no financiera se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como en evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

En base al trabajo realizado, según el descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2022 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

**Responsabilidades de los administradores en relación con las cuentas anuales**

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.



## PROFORMA

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar la Sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

### **Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con los administradores de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.



PROFORMA

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la entidad, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

Describimos esos riesgos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Barcelona, 1 de abril de 2023

GABINETE TÉCNICO  
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A. (S0687)

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

**Transports de Barcelona, SA (Sociedad Unipersonal)**

# **CUENTAS ANUALES 2022**



**Transports  
Metropolitans  
de Barcelona**

## ÍNDIX

<b>1. BALANCE.....</b>	<b>1</b>
<b>2. CUENTA DE RESULTADOS.....</b>	<b>3</b>
<b>3. ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO.....</b>	<b>4</b>
<b>4. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....</b>	<b>5</b>
<b>5. MEMORIA</b>	
NOTA 1 - ACTIVIDAD DE LA EMPRESA.....	7
NOTA 2 - BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES.....	15
NOTA 3 - APLICACIÓN DE RESULTADOS.....	17
NOTA 4 - NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN.....	18
NOTA 5 - INMOVILIZADO MATERIAL.....	31
NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE.....	41
NOTA 7 - ENTIDADES PÚBLICAS.....	43
NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....	66
NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA.....	94
NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL.....	94
NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS.....	102
NOTA 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS.....	107
NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE.....	108
NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL.....	116
NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS.....	120
NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE.....	128
NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS.....	134
NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN.....	137
NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	140

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**BALANCE**

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**
**Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2022 y 2021  
(Euros)**

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>ACTIVO</b>			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>544.594.517,20</b>	<b>393.433.854,19</b>
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>6</b>	<b>10.680.960,86</b>	<b>10.183.491,62</b>
Patentes, licencias, marcas y similares		2.501,32	2.690,30
Aplicaciones Informáticas		6.268.633,30	5.586.516,63
Otro inmovilizado intangible		4.409.826,24	4.594.284,69
<b>Inmovilizado material</b>	<b>5</b>	<b>332.732.190,40</b>	<b>307.337.286,05</b>
Terrenos y Construcciones		68.573.533,53	68.488.244,38
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		208.880.233,42	190.385.814,28
<i>Elementos de transporte</i>		<i>192.927.043,58</i>	<i>175.661.548,59</i>
<i>Otros</i>		<i>15.953.189,84</i>	<i>14.724.265,69</i>
Inmovilizado en curso y anticipos		55.278.423,45	48.463.227,39
<b>Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>8</b>	<b>18.198.313,92</b>	<b>14.175.900,00</b>
Instrumentos de patrimonio		16.209.624,38	14.175.900,00
Créditos a empresas		1.988.689,54	0,00
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>8</b>	<b>182.983.052,02</b>	<b>61.737.176,52</b>
Instrumentos de patrimonio		64.925,00	123.915,78
Valores representativos de deuda		99,17	99,17
Otros activos financieros		47.817.774,92	49.638.150,29
Entidades Públicas	<b>7</b>	135.100.252,93	11.975.011,28
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>102.439.084,42</i>	<i>0,00</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>32.661.168,51</i>	<i>11.975.011,28</i>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>86.578.893,55</b>	<b>137.833.304,54</b>
<b>Existencias</b>		<b>7.893.021,31</b>	<b>7.103.546,48</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>8</b>	<b>76.010.631,38</b>	<b>68.677.591,41</b>
Empresas del Grupo, deudores	<b>17</b>	2.662.816,14	4.999.775,88
Deudores varios		8.028.884,57	5.130.465,44
Personal		638.875,02	697.173,15
Otros créditos con Administraciones Públicas		7.794.882,04	6.112.708,21
Entidades Públicas	<b>7</b>	56.885.173,61	51.737.468,73
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>41.512.028,93</i>	<i>46.605.007,95</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>15.373.144,68</i>	<i>5.132.460,78</i>
<b>Inversiones en empresas del grupo i asociadas a corto plazo</b>		<b>0,00</b>	<b>39.000.000,00</b>
Créditos a empresas		0,00	39.000.000,00
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>683.811,77</b>	<b>170.204,60</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<b>1.991.429,09</b>	<b>22.881.962,05</b>
Tesorería		1.686.360,77	23.019.118,20
Otros activos líquidos equivalentes		305.068,32	-137.156,15
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>631.173.410,75</b>	<b>531.267.158,73</b>

## TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.

### Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2022 y 2021 (Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>			
<b>PATRIMONIO NETO</b>		<b>285.848.523,79</b>	<b>254.530.655,03</b>
<b>Fondos propios</b>	<b>8.10</b>	<b>135.243.043,73</b>	<b>135.243.043,73</b>
Capital escriturado		8.414.844,00	8.414.844,00
Reservas		126.828.199,73	119.569.081,15
Resultado del ejercicio		0,00	7.259.118,58
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>15.1</b>	<b>150.605.480,06</b>	<b>119.287.611,30</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>8</b>	<b>232.940.069,48</b>	<b>203.490.142,18</b>
<b>Deudas a largo plazo</b>		<b>232.940.069,48</b>	<b>203.490.142,18</b>
Deudas con entidades de crédito		98.283.333,33	73.500.000,00
Acreedores por arrendamiento financiero		97.285.186,24	89.771.506,63
Otros pasivos financieros		37.371.549,91	40.218.635,55
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		<b>112.384.817,48</b>	<b>73.246.361,32</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>12</b>	<b>2.513.300,64</b>	<b>2.634.157,19</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>8</b>	<b>58.155.483,18</b>	<b>29.608.238,27</b>
Deudas con entidades de crédito		498.760,19	166.758,43
Acreedores por arrendamiento financiero		16.311.836,73	16.308.228,06
Otros pasivos financieros		41.344.886,26	13.133.251,78
<b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>		<b>45.893.554,23</b>	<b>29.462.451,96</b>
Proveedores		19.479.633,83	6.204.078,37
Proveedores, empresas del Grupo y asociadas		390.203,25	62.442,66
Acreedores varios		1.978.672,33	1.127.861,42
Personal, remuneraciones pendientes de pago		12.820.266,42	12.212.235,70
Otras deudas con Administraciones Públicas		11.224.778,40	9.855.833,81
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>5.822.479,43</b>	<b>11.541.513,90</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>631.173.410,75</b>	<b>531.267.158,53</b>

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2022.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios 2022 y 2021

(Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>A) OPERACIONES CONTINUADAS</b>			
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>11.1</b>		
Ventas		99.579.356,75	70.766.555,37
Accesorios a la explotación		14.981.490,06	11.354.801,32
Subvenciones especiales		5.958.513,86	4.957.654,69
Subvenciones al servicio		266.947.007,64	256.877.109,64
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>387.466.368,31</b>	<b>343.956.121,02</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>11.2</b>		
Aprovisionamientos		-11.367.891,08	-10.540.483,43
Carburantes y Electricidad		-39.150.485,33	-19.542.242,95
Personal		-270.837.019,86	-252.673.164,89
Servicios exteriores		-46.292.411,07	-37.917.189,26
Tributos		-692.544,74	-549.636,31
Variaciones de provisiones		26.461,41	-2.806.995,40
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		388.212,65	253.700,55
Otros resultados		46.755,95	53.439,14
<b>TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES</b>		<b>-367.878.922,07</b>	<b>-323.722.572,55</b>
Amortizaciones	11.3	-32.292.249,84	-31.756.340,01
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	11.5	12.950.687,30	11.341.482,61
<b>AMORTIZACIÓN NETA</b>		<b>-19.341.562,54</b>	<b>-20.414.857,40</b>
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>-387.220.484,61</b>	<b>-344.137.429,95</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>11.4</b>		
Resultado financiero estructural		-286.259,07	181.308,93
Resultado por la venta de instrumentos financieros		0,00	7.299.493,95
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>		<b>-286.259,07</b>	<b>7.480.802,88</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>		<b>-40.375,37</b>	<b>7.299.493,95</b>
Impuesto sobre Sociedades		40.375,37	-40.375,37
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>		<b>0,00</b>	<b>7.259.118,58</b>
<b>B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>			
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>RESULTADO NETO TOTAL (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>		<b>0,00</b>	<b>7.259.118,58</b>

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2022.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**



**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

(Euros)

**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>0,00</b>	<b>7.259.118,58</b>
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
<b>II. Por coberturas de flujos de efectivo</b>	8	0,00	0,00
<b>III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	15.1	55.697.355,67	39.873.972,92
<b>B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>55.697.355,67</b>	<b>39.873.972,92</b>
Tranferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
<b>IX. Por coberturas de flujos de efectivo</b>	8	0,00	0,00
<b>X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	15.1	-24.379.486,91	-11.341.482,61
<b>C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>-24.379.486,91</b>	<b>-11.341.482,61</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>31.317.868,76</b>	<b>35.791.608,89</b>

**B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

	Capital		Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido					
<b>SALDO INICIAL DEL EJERCICIO 2021</b>	<b>8.414.844,00</b>		<b>119.569.081,15</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>90.755.120,99</b>	<b>218.739.046,14</b>
I. Total ingresos y gastos reconocidos				7.259.118,58		28.532.490,31	35.791.608,89
<b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2021</b>	<b>8.414.844,00</b>		<b>119.569.081,15</b>	<b>7.259.118,58</b>	<b>0,00</b>	<b>119.287.611,30</b>	<b>254.530.655,03</b>
I. Total ingresos y gastos reconocidos			7.259.118,58	-7.259.118,58		31.317.868,76	31.317.868,76
<b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2022</b>	<b>8.414.844,00</b>		<b>126.828.199,73</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>150.605.480,06</b>	<b>285.848.523,79</b>

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2022.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**

## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>			
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>		<b>-40.375,37</b>	<b>7.299.493,95</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>		<b>19.327.523,14</b>	<b>15.433.910,23</b>
a) Amortización del inmovilizado (+)	11.3	32.292.249,84	31.756.340,01
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		210.400,50	2.986.806,85
c) Variación de provisiones (+/-)	11.2	-75.730,43	-179.811,45
d) Imputación de subvenciones (-)	11.5	-12.950.687,30	-11.341.482,61
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	11.2	-388.212,59	-253.700,55
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)		0,00	-7.299.493,95
g) Ingresos financieros (-)	11.4	-1.350.688,67	-1.617.967,78
h) Gastos financieros (+)	11.4	1.638.103,61	1.437.205,99
i) Diferencias de cambio (+/-)		-1.155,87	-547,14
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		-46.755,95	-53.439,14
<b>3. Cambios en el capital circulante</b>		<b>-88.694.266,32</b>	<b>11.115.960,13</b>
a) Existencias (+/-)		-835.397,95	-611.849,02
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	8	-91.816.652,04	16.375.085,09
c) Otros activos corrientes (+/-)	8	-513.607,17	1.769,05
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	8	16.385.976,15	-6.294.090,36
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	8	-5.719.034,47	5.928.991,77
f) Otros pasivos y activos no corrientes (+/-)	8	-6.195.550,84	-4.283.946,40
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		<b>512.344,08</b>	<b>831.323,16</b>
a) Pago de intereses (-)	11.4	-1.016.676,27	-1.028.993,77
b) Cobro de dividendos (+)	8.8	0,00	0,00
c) Cobro de intereses (+)	11.4	1.350.652,41	1.402.505,73
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		360.817,64	-308.306,19
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	11.4	-182.449,70	766.117,39
<b>5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)</b>		<b>-68.894.774,47</b>	<b>34.680.687,47</b>
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>			
<b>6. Pagos por inversiones (-)</b>		<b>-70.402.076,93</b>	<b>-79.985.344,02</b>
a) Empresas del grupo y asociadas		-3.963.423,14	-20.512.800,00
b) Inmovilizado intangible	6	-1.938.306,46	-1.539.054,33
c) Inmovilizado material	5	-63.384.929,20	-56.822.969,79
e) Otros activos financieros	8	-191.540,33	0,00
g) Otros activos		-923.877,80	-1.110.519,90



## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>		<b>42.801.617,78</b>	<b>9.938.343,67</b>
a) Empresas del Grupo i asociadas		39.000.000,00	7.600.000,00
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material		424.240,56	287.666,93
e) Otros activos financieros	8	788.250,27	1.443.763,50
g) Otros activos	8	2.589.126,95	606.913,24
<b>8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)</b>		<b>-27.600.459,15</b>	<b>-70.047.000,35</b>
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>			
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>40.710.335,32</b>	<b>26.429.107,84</b>
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	15	40.710.335,32	26.429.107,84
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>34.893.209,47</b>	<b>31.368.138,23</b>
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	8	51.916.172,10	47.657.000,00
3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (+)		0,00	0,00
4.Otras deudas (+)		2.713.766,86	51.022,00
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	8	-19.736.729,49	-16.339.883,77
3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (-)		0,00	0,00
4.Otras deudas (-)	8	0,00	0,00
<b>12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)</b>		<b>75.603.544,79</b>	<b>57.797.246,07</b>
<b>D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>		<b>1.155,87</b>	<b>547,14</b>
<b>E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)</b>		<b>-20.890.532,96</b>	<b>22.431.480,33</b>
<b>Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio</b>		<b>22.881.962,05</b>	<b>450.481,72</b>
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>		<b>1.991.429,09</b>	<b>22.881.962,05</b>

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2022.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**MEMORIA**



## **NOTA 1 - ACTIVIDAD DE LA EMPRESA**

### **1.1 - Constitución e inscripción**

Transports de Barcelona, SA (en adelante también TB o la Sociedad) se constituyó por tiempo indefinido según consta en la escritura autorizada por el que fue notario de esta ciudad Don Antoni Par Tusquets el día 9 de julio de 1925, con el nombre de "Tranvías de Barcelona", sufriendo posteriormente diversas modificaciones recogidas en las pertinentes escrituras públicas, tales como la municipalización de la Sociedad en 1956, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A." en 1969, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transports de Barcelona, S.A.", en 1984 y, por último, el cambio a la denominación actual de "Transports de Barcelona, SA" tras su metropolitanización en abril de 1991. Figura inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, volumen 28.750, NIF A-08016081.

Su domicilio social se encuentra en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona.

### **1.2 - Objeto social y Estatutos**

De acuerdo con lo que establece el artículo 150 del Real Decreto Legislativo 1564/1989 de 22 de diciembre, con el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, la Junta General de la Sociedad celebrada el día 7 de junio de 2001, acordó modificar el objeto social que recoge el artículo 2 de los Estatutos con el siguiente redactado:

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) Ejercer la actividad de gestión, de explotación, de organización, de administración y en definitiva de prestación de los servicios urbanos y metropolitanos relacionados con el transporte colectivo de superficie, especialmente mediante autobuses, microbuses, tranvías o cualquier otro modo y de sus concesiones; y proveer su



prestación bajo las directrices y reglamentos emanantes del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

- b)** El diseño, la construcción, la gestión, la explotación y la administración de cualquiera de los servicios que se creen, rescaten, incorporen o reviertan, dentro de la competencia que el AMB tiene atribuida, en materia de transporte público de superficie, de personas u objetos y sea cual sea el tipo de vehículo, su medio de tracción o su emplazamiento.
- c)** Las actividades que le encomiende el AMB dentro de los anteriores enunciados.
- d)** Proyectar, prestar, gestionar o realizar, por sí misma o con participación de otras empresas, obras de construcción de infraestructuras de transporte, de servicios de explotación y operaciones de transporte, generación de energía, sistemas de telecomunicaciones, transferencia de tecnología, realización de estudios, asesoramiento y peritajes en todos los campos del transporte y tanto en el ámbito territorial que le es propio, como fuera de él e incluso en el extranjero y crear empresas filiales, por sí misma o con cualquier forma de colaboración o cooperación con otras sociedades o entidades, tanto nacionales como extranjeras.
- e)** La prestación de servicios y la realización de actividades comerciales complementarias relacionadas con el transporte, para sus clientes o para terceros, comprendiendo la comunicación e información, escrita y gráfica, por radio, televisión o cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.
- f)** La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el



patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.

- g) La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la carga de vehículos eléctricos.

El objeto social se puede realizar por la Sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

El 8 de noviembre de 2012 el Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA aprobó por unanimidad la propuesta de adecuación de los Estatutos y se acordó presentarla a la Junta General para su aprobación. Los Estatutos se adecuaron a la ley 31/2010 de 3 de agosto, por la cual se creó el Àrea Metropolitana de Barcelona, que es la titular de las acciones, y se aprovechó para realizar unos cambios para adecuarlos a modificaciones de leyes que también les afectaban, básicamente la Ley de sociedades de capital, cuyo texto refundido aprobó el RD Ley 1/2010, de 2 de julio.

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo Metropolitano del AMB, constituido en Junta General de Transports de Barcelona, SA, aprobó la modificación de los Estatutos y someter el texto refundido a información pública en un plazo de 30 días.

Pasado el plazo de información pública, sin haber recibido alegaciones, el 5 de febrero de 2013 la Junta General de Transports de Barcelona, SA aprobó definitivamente los Estatutos.

Con fecha 11 de noviembre de 2013, previo examen y calificación, estos Estatutos quedaron inscritos en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 43754, folio 184, hoja B 21019, inscripción 368.

Posteriormente, en fecha 26 de junio de 2018, el Consejo Metropolitano del AMB convocado en funciones de Junta General Extraordinaria de Transports de Barcelona, SA acordó la modificación de los Estatutos de la Sociedad por aprobación de un nuevo apartado g) en el artículo 2º dedicado al objeto de la Sociedad.



En fecha 5 de noviembre de 2018, esta modificación de los Estatutos quedó inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 45407, folio 189, hoja 21029, inscripción 411.

### **1.3 - Principal actividad y activos no generadores de flujos de efectivo**

La principal actividad de Transports de Barcelona, SA es el transporte colectivo de viajeros por superficie en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano, complementándose con la red de metro existente de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y con el resto de empresas del área.

La prestación del servicio se realiza en el ámbito del AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que se constituyó el 21 de julio de 2011 y asume las competencias por sucesión administrativa universal que hasta entonces tenía la Entitat Metropolitana del Transport, y por lo tanto, es el Ente que coordina los servicios de transporte público urbano de viajeros de los municipios incluidos en su área territorial. Asimismo, el AMB tiene asignada como competencia la prestación del servicio público subterráneo de viajeros de Barcelona, sin perjuicio de las competencias de la Generalitat de Catalunya.

Dentro del ámbito de competencias en el que Transports de Barcelona, SA desarrolla su actividad cabe señalar que en el Decreto 48/1997 de 18 de febrero del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicado en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, se aprueba la constitución del Consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona. La Autoritat del Transport Metropolità se constituye en fecha 19 de marzo de 1997 como un Consorcio entre la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y tiene como funciones principales la planificación de las infraestructuras del transporte público, la planificación del servicio y la elaboración y aprobación de un marco tarifario común y actuar como rótula financiera del sistema de transporte público de la región metropolitana de Barcelona, entre otras.



La oferta de Transports de Barcelona, SA está formada por la red compuesta por 103 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 821,85 kilómetros a 31-12-2022.

El 1 de octubre de 2012 se inició la implantación de la nueva red de Bus de Barcelona siguiendo criterios de facilidad de uso, eficacia y gestión eficiente de los recursos. Su implantación fue progresiva y se desarrolló en las siguientes fases o etapas:

	<u>Líneas Verticales</u>	<u>Líneas Horizontales</u>	<u>Líneas Diagonales</u>	<u>Total</u>
<b>1 de octubre de 2012</b>	2	2	1	5
<b>18 de noviembre de 2013</b>	2	3	0	5
<b>15 de septiembre de 2014</b>	2	1	0	3
<b>29 de febrero de 2016</b>	2	1	0	3
<b>13 de noviembre de 2017</b>	3	0	1	4
<b>25 de junio de 2018</b>	2	0	1	3
<b>26 de noviembre de 2018</b>	4	1	0	5
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>28</b>

En 2018 se completó la total implantación de esta nueva red de Bus, que está formada por 28 líneas que se complementan con la red de proximidad, las líneas convencionales y BBT.

Las características principales de la nueva red son:

- Mayor velocidad, gracias a un conjunto de medidas que se han llevado a cabo, como carriles reservados, prioridad semafórica o paradas dobles.
- Mayor facilidad de uso, ya que las nuevas líneas siguen los itinerarios más directos y rectos posibles, diseñados con mayor eficiencia y lógica.
- Máxima conectividad y mejor intermodalidad, al ser una red que llega a todos los extremos de la ciudad, desde el Llobregat hasta el Besòs y desde el Litoral hasta Collserola.
- Mayor frecuencia de paso, porque los autobuses pasan más a menudo y en una franja horaria más amplia.

- Áreas de intercambio: allí donde se cruzan las líneas verticales, horizontales y diagonales, en ambos sentidos, se crean las llamadas áreas de intercambio, donde se puede enlazar de forma fácil, sencilla y cómoda, de una línea a otra.

Dicha red presta servicio a una población de 2,6 millones de habitantes, correspondiente a 11 municipios del área metropolitana.

Como servicios dirigidos básicamente al segmento de ocio y turismo se encuentran los siguientes:

- Líneas 99/100/101/90 (nocturna). Habitualmente se ofrece durante todo el año, excepto los días de Navidad y Año Nuevo, la posibilidad de realizar un recorrido de 44 paradas y 50,61 kilómetros, alrededor de las cuales se encuentran algunos de los lugares más característicos e interesantes de Barcelona ciudad. Debido a la situación generada por la Covid-19, estas líneas dejaron de prestar servicio el día 13 de marzo de 2020 y se reabrió el día 2 de julio de 2021. En el año 2022 no ha funcionado la ruta verde y por tanto, el número de paradas ha sido de 33 con 24,86 kilómetros. Igualmente, se ha ofrecido durante el año 2022 el Barcelona Night Tour (ruta nocturna por Barcelona) y se ha seguido ofreciendo el servicio de Barcelona Christmas Tour (ruta para disfrutar de las luces de Navidad de Barcelona) iniciado ya en el año 2020.

- Tramvia Blau. Prestaba sus servicios desde 1901, con un recorrido de 2 paradas y 1,28 kilómetros y disponiendo de un parque de 7 coches. Desde el día 29 de enero de 2018, se encuentra fuera de servicio debido al estudio de la renovación de sus infraestructuras.

Transports de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo, de interés ciudadano, etc., así como substituir otras empresas de transporte, principalmente Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, cuando se produzcan anomalías de importancia en el servicio.

Conforme a su actividad, los elementos del inmovilizado material e intangible de la Sociedad no se mantienen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial (beneficios) sino los flujos económicos sociales que generan estos activos y que benefician a la colectividad, es decir, su beneficio social o potencial de servicio.

En definitiva, la totalidad de los activos materiales e intangibles de la Sociedad son activos no generadores de flujos de efectivo, conforme a los pronunciamientos del ICAC y de la IGAE, para el tratamiento de estos tipos de activos en las empresas públicas (Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo de 2010 por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).

#### **1.4 - Información sobre Empresas del Grupo**

La Sociedad está integrada en el Grupo Consolidado Transports Metropolitans de Barcelona a efectos de consolidación de cuentas anuales, con domicilio en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona, que deposita sus Cuentas Anuales Consolidadas en el Registro Mercantil de Barcelona. La dominante última del Grupo es el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), con domicilio en el municipio de Barcelona, y que desde el ejercicio 2022 también presenta cuentas anuales consolidadas según criterios de contabilidad pública. El Grupo Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el régimen de consolidación fiscal.

Transports de Barcelona, SA forma parte del Sector Público Metropolitano, dado que la totalidad de sus acciones son propiedad del Àrea Metropolitana de Barcelona, en la cual están integrados los Ayuntamientos de Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallejà, La Palma de Cervelló, El Papiol, El Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern,



Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat i Viladecans.

Transports de Barcelona, SA presta sus servicios de transporte de viajeros de forma totalmente coordinada con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, bajo la denominación comercial de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). La primera para el transporte de superficie y la segunda para el transporte subterráneo, siendo común la dirección y la gestión del negocio.

Las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL también forman parte del Grupo TMB, en el cual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas, por los siguientes motivos:

- a) La estrategia del transporte del Grupo se articula sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- b) La actividad de Transports de Barcelona, SA es complementaria a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA., que también forma parte del Sector Público Metropolitano (100% AMB).
- c) Adicionalmente tanto el número de viajeros transportados, como la cifra de negocio y el valor de los activos inmovilizados en explotación lo confirman.

### **1.5 – Moneda funcional y de presentación**

La memoria de las Cuentas Anuales de la Sociedad se presenta en miles de euros y los estados financieros se presentan en euros. El euro es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.



## **NOTA 2 - BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES**

### **2.1 - Imagen fiel**

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido preparadas a partir de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas y principios establecidos en el Plan General de Contabilidad aprobado por el RD 1514/2007 y sus posteriores modificaciones, con el objetivo de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de sus operaciones así como de la veracidad de los flujos incorporados en el Estado de Flujos de Efectivo.

Cabe mencionar que la cuenta de pérdidas y ganancias se presenta en un formato adaptado a las características que particularizan la Sociedad.

Estas Cuentas Anuales se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, y se estima que serán aprobadas sin ninguna modificación.

No hay ninguna disposición legal en materia contable que, teniendo un efecto significativo en las Cuentas Anuales, no se haya aplicado.

### **2.2 – Aspectos críticos de la valoración y la estimación de la incertidumbre**

La preparación de las Cuentas Anuales requiere la realización por parte de la Dirección de la Sociedad de determinadas estimaciones contables y la consideración de determinados elementos de juicio. Éstos se evalúan continuamente y se fundamentan en la experiencia histórica y otros factores, incluyendo las expectativas de sucesos futuros, que se han considerado razonables según las circunstancias.

Si bien las estimaciones consideradas se han realizado sobre la mejor información disponible en la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, cualquier modificación en el futuro de dichas estimaciones se aplicaría de forma prospectiva desde ese momento, reconociendo el efecto del cambio en la estimación realizada en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en cuestión.

Las principales estimaciones y juicios considerados en la elaboración de las Cuentas Anuales son los siguientes:

- Vidas útiles de los elementos del inmovilizado material (notas 4.2 y 5).
- Valores razonables de los instrumentos financieros no cotizados (notas 4.4 y 8).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los compromisos por pensiones (nota 4.11 i 14).
- El cálculo de las provisiones (nota 4.9).
- La evaluación del impacto de la covid-19 y la guerra de Ucrania (nota 7).

### **2.3 – Comparación de la información**

Las Cuentas Anuales del presente ejercicio han sido formuladas utilizando los mismos criterios de presentación y clasificación de la información que en el ejercicio anterior, presentándose el balance tal y como indica el Plan General de Contabilidad, aprobado por el RD 1514/2007, de 16 de noviembre de 2007 y la cuenta de pérdidas y ganancias en un formato acorde con las características que particularizan la Sociedad.

A efectos de comparabilidad, en el año 2021 se ha reclasificado la partida de deudores por subvenciones de otras administraciones que figuraba en el epígrafe “Otros créditos con Administraciones Públicas” pasando al epígrafe “Otras deudas con Entidades Públicas”, ambas dentro del Activo Corriente.

Cabe señalar que la Ley 18/2022 de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas, modifica la “Disposición adicional tercera. Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de

julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la cual se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, incluyendo requerimientos de información en la memoria de las cuentas anuales en relación al volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores. No se presenta información comparativa al respecto del ejercicio 2021, considerándose las presentes cuentas anuales como iniciales a estos efectos.

### **NOTA 3 - APLICACIÓN DE RESULTADOS**

En fecha 27 de diciembre de 2022 se firmó el Contrato Programa para la financiación del transporte regular de viajeros de TMB de Barcelona del ejercicio 2022, entre la Autoritat del Transport Metropolità -ATM- (Consortio en el que están integrados la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB) y Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (TMB).

Este Contrato Programa se basa en el Pacte Metropolità del Transport firmado por las Administraciones Consorciadas el 6 de marzo de 2014 y el Plan Marco aprobado por el Consejo Metropolitano de la ATM en la misma fecha, así como en el Plan cuatrienal de financiación 2014-2017 entre las Administraciones Consorciadas y la ATM, firmado el 5 de noviembre de 2014, que tenía como objetivo refinanciar el endeudamiento del sistema en el período 2014-2031.

Este Contrato Programa establece las necesidades corrientes del ejercicio 2022, así como las del saneamiento financiero a financiar hasta el 20 de diciembre de 2031.

En los Contratos Programa se recogen las subvenciones necesarias para cubrir todas las necesidades a nivel de TMB (en los términos descritos en la nota 7). Estas subvenciones



tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio).

El resultado neto del ejercicio 2021, por 7.259 miles de euros, correspondía íntegramente a los ingresos extraordinarios obtenidos por la venta de las acciones de Transport Ciutat Comtal, SA a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, y la Junta General aprobó que este resultado del ejercicio se aplicara a las Cuentas de Reservas Voluntarias, y que por su importe total sea destinado a la financiación de inversiones adicionales a las que se financian por el Contrato Programa.

Tal y como se indica en la nota 7 de Entidades Públicas se ha contabilizado como subvención al servicio la diferencia entre los ingresos y gastos a objeto de cubrir la cuenta de pérdidas y ganancias, por lo que el resultado del ejercicio 2022 es cero.

## **NOTA 4 - NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN**

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las presentes Cuentas Anuales, han sido las siguientes:

### **4.1 - Inmovilizado intangible**

Aplicaciones informáticas: Figuran valoradas por su coste de adquisición minoradas por la amortización acumulada. Se amortizan linealmente en un plazo de cinco años.

Los gastos de mantenimiento se cargan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias.



## 4.2 - Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a coste de adquisición, ajustado por las actualizaciones de valor practicadas al amparo de la legislación vigente en su momento (Ley 76/1961, Ley 74/1980, Ley 9/1983), y minorado por la amortización acumulada y, si procediera, por las pérdidas estimadas por deterioro que resultaran de comparar el valor neto contable con su valor en uso. Este valor en uso se calcula para los activos no generadores de flujos de efectivo como su valor actual considerando su potencial de servicio en el momento del análisis, determinado por referencia al coste de reposición depreciado del activo.

Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento se cargan directamente en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los costes de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la duración de los bienes son objeto de capitalización. Los anticipos derivados de los contratos de leasing de los autobuses, pagados a las entidades firmantes, están clasificados como inmovilizaciones materiales en curso.

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los autorizados por la normativa del Impuesto sobre Sociedades.

Las dotaciones a la amortización se practican a partir del momento en que los elementos se incorporan al activo.

Los coeficientes aplicados en el año 2022 y 2021 son los que resultan de tomar los períodos de amortización que a continuación se detallan:



---

	<u>Años</u>
- Edificios y otras construcciones	50
- Maquinaria e instalaciones	12,5
- Utillaje	5
- Elementos de transporte	
Autobuses: estándar, articulados y midis	12
Mini autobuses	10
Flota Auxiliar	7
- Mobiliario y enseres	10
- Equipos para procesos de información	4

---

### 4.3 – Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que de las condiciones de los mismos se deduzca que se transfieren al arrendatario substancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los otros arrendamientos se clasifican como operativos.

#### Arrendamientos financieros

En las operaciones de arrendamiento financiero en que la Sociedad actúa como arrendataria, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Este importe es el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas de su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, los costes de los servicios y los impuestos repercutibles al arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devenga aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.



Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

### Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamientos operativos se cargan en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devengan.

Cualquier cobro y pago que se pueda efectuar al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados en el transcurso del período de arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

La información relativa a los arrendamientos financieros mantenidos por la Sociedad se detalla en las notas 5.7 y 8.

La Sociedad no tiene concertado ningún arrendamiento operativo de importe significativo al cierre del ejercicio 2022 a excepción del que se menciona en la nota 6.2.

## **4.4 - Instrumentos financieros**

### **a) Criterios utilizados para la calificación y valoración de las diferentes categorías de activos financieros y pasivos financieros**

De forma general, en el balance adjunto se clasifican como corrientes los activos y pasivos con vencimiento igual o inferior al año, y como no corrientes si su vencimiento supera dicho período.

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.



### Activos financieros

- Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos activos que se adquieren con el propósito de proceder a su venta en el corto plazo o forman parte de una cartera instrumentada para obtener beneficios a corto plazo, así como los activos financieros que designa la Sociedad en el momento de su reconocimiento inicial en esta categoría por resultar en una información más relevante. Se incluye en esta categoría la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 y la materialización de provisiones.

Estos activos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Activos financieros a coste amortizado

Son aquellos activos financieros que se originan por la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la Sociedad con cobro aplazado. También se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones no comerciales que se definen como aquellos activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados, no tienen origen comercial, sus cobros son fijos o determinables y que proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la Sociedad.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada incluidos los gastos de transacción que le sean directamente imputables. Posteriormente se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual explícito, así como los

anticipos y créditos al personal y los saldos con entidades públicas, cuyos importes se prevé recibir en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

Al menos al cierre de cada ejercicio se efectúan las oportunas correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia de que no se cobrarán todos los importes consignados, reconociendo las correcciones de valor y sus posibles reversiones en la cuenta de pérdidas y ganancias. El importe de la provisión es la diferencia entre el valor contable del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto

Se incluyen en esta categoría los activos financieros cuando las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas específicas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente y no se mantengan para negociar ni proceda clasificarlos en la categoría anterior.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación dada incluidos los gastos de transacción que le sean directamente imputables. Posteriormente se valoran por su valor razonable sin deducir los posibles costes de transacción en caso que se produzca la venta. Los cambios que se produzcan en el valor razonable se registrarán directamente a patrimonio neto hasta que el activo cause baja del balance o se deteriore, momento en que se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a coste

En esta categoría se incluyen las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, así como las inversiones de aquellos instrumentos de patrimonio con un valor razonable que no pueda determinarse por referencia a un precio cotizado en un mercado activo por un instrumento idéntico, y no pueda estimarse con fiabilidad. También se incluyen en esta categoría las aportaciones realizadas por un contrato de cuentas en participación, los préstamos participativos con intereses con carácter contingente y cualquier activo financiero que, inicialmente, proceda clasificar en la cartera de valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando no sea posible tener una estimación fiable de dicho valor razonable.

Se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores, a coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción directamente atribuibles.

### *Pasivos financieros*

- Pasivos financieros a coste amortizado

Son aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad tanto con origen financiero como comercial y que no son considerados instrumentos financieros derivados.

Se registran inicialmente por su valor razonable que se corresponde al efectivo recibido neto de los costes de transacción. Posteriormente estas obligaciones se valoran a coste amortizado, utilizando el tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como otras cuentas a pagar no comerciales, cuyos importes se prevé liquidar en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.



- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos pasivos financieros que designa la Sociedad desde el momento de su reconocimiento inicial. Se incluyen las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable.

Estos pasivos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.

**b) Criterios utilizados para el registro de la baja de activos financieros y pasivos financieros**

La Sociedad registra la baja de un activo financiero cuando se ha extinguido o se han cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, siendo necesario que se hayan transferido de forma substancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, que en el caso concreto de cuentas a cobrar se sobreentiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

De forma similar, la baja de un pasivo financiero se reconocerá cuando la obligación se haya extinguido.

**c) Criterios utilizados en la determinación de los ingresos o gastos procedentes de las diferentes categorías de instrumentos financieros**

Tanto los ingresos por intereses de activos financieros como los gastos financieros, cuando no son objeto de capitalización como mayor coste del inmovilizado asociado, son reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias atendiendo a su devengo como ingresos o gastos, respectivamente.



#### d) Derivados financieros y coberturas contables

Los derivados financieros se valoran, tanto en el momento inicial como en valoraciones posteriores, por su valor razonable. El método para reconocer las pérdidas y ganancias resultantes, depende de si el derivado se ha designado como instrumento de cobertura o no y, en todo caso, del tipo de cobertura. La Sociedad designa determinados derivados como:

- Coberturas de valor razonable

Cubren los cambios en el valor razonable de activos y pasivos o compromisos en firme aún no reconocidos o una parte de los mismos, atribuible a un riesgo concreto que afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias. Los cambios en su valor razonable se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

- Coberturas de flujos de efectivo

Cubren la variación en los flujos de efectivo atribuible a un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo reconocido y que pueda afectar a la cuenta de pérdidas y ganancias. La pérdida o ganancia del instrumento de cobertura, en la parte que sea una cobertura eficaz, se registra directamente en el patrimonio neto. Su imputación en la cuenta de pérdidas y ganancias se realiza a medida en que los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos, afecten al resultado del ejercicio. La pérdida o ganancia atribuible a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente a pérdidas y ganancias.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante los siguientes procedimientos:

- Para los derivados cotizados, su cotización al cierre del ejercicio.



- En caso de derivados no negociables, la Sociedad utiliza el descuento de flujos de caja esperados y se basa en las condiciones del mercado, tanto de contado como de futuros, a la fecha de cierre del ejercicio.

#### **4.5 – Existencias**

Las existencias, que corresponden a materiales para el consumo y reposición, están valoradas a precio medio ponderado de adquisición corregidas por la correspondiente provisión por deterioro, si es necesario.

En el transcurso del ejercicio se han dotado 46 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2022 de 448 miles de euros. En el ejercicio 2021 se dotaron 67 miles de euros por dicho concepto.

#### **4.6 – Transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones en moneda extranjera se convierten en la moneda funcional de la Sociedad (euro) utilizando los tipos de cambio vigentes en la fecha de la transacción. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resulten de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

#### **4.7 – Impuestos sobre Beneficios**

La Sociedad está sujeta al Impuesto sobre Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva. La Sociedad sigue el criterio de no activar los créditos fiscales derivados de las bases imponibles negativas y de los incentivos pendientes de deducción y de no aplicar diferencias temporarias dada su bonificación fiscal.



## 4.8 – Ingresos y gastos

Los ingresos se registran, conforme al principio de devengo y el de correlación entre ingresos y gastos, por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad, descontando las devoluciones, rebajas, descuentos y el impuesto sobre el valor añadido.

La Sociedad reconoce los ingresos cuando se produce la transferencia del control de los bienes y servicios comprometidos, su importe se puede valorar con fiabilidad, es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la Sociedad y se cumplan las condiciones específicas para cada una de las actividades.

Para aplicar este criterio fundamental de registro contable de ingresos, la Sociedad sigue un proceso que consta de las etapas siguientes:

- Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
- Identificar la obligación o las obligaciones a cumplir en el contrato
- Determinar el precio de la transacción
- Asignación del precio de la transacción a las obligaciones a cumplir
- Reconocimiento del ingreso

Los gastos se reconocen en función del criterio de devengo.

## 4.9 – Provisiones y contingencias

Tienen por objeto hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, procedentes de litigios en curso y obligaciones pendientes, de cuantías indeterminadas. Las estimaciones de los importes de las provisiones se han hecho considerando las posibilidades de resolución de cada uno de los litigios.



Las provisiones se reconocen cuando la Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que sea necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se pueda estimar de forma fiable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera serán necesarios para liquidar la obligación utilizando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se devengan.

Las provisiones con vencimiento inferior o superior a un año, con un efecto financiero no significativo, no se descuentan.

Cuando se espera que parte del desembolso necesario para liquidar la provisión sea reembolsado por un tercero, el reembolso se reconoce como un activo independiente, siempre que sea prácticamente segura su recepción.

Por su parte, se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que sucedan o no, uno o más hechos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad. Estos pasivos contingentes no son objeto de registro contable y se presenta un detalle en la memoria.

#### **4.10 – Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental**

Los gastos derivados de las actuaciones empresariales que tienen por objeto la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan, si procede, como gastos del ejercicio en el que se incurren. A pesar de esto, si suponen inversiones como consecuencia de actuaciones para minimizar el impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se contabilizan como mayor valor del inmovilizado.



No se ha considerado ninguna dotación para riesgos y gastos de carácter medioambiental dado que no existen contingencias relacionadas con la protección del medio ambiente.

#### **4.11 – Compromisos por pensiones**

Los compromisos por pensiones de la Sociedad, así como sus criterios de registro y valoración se detallan en la nota 14.

#### **4.12 – Subvenciones, donaciones y legados**

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención.

A dichos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de que se cobrará.

Las subvenciones de carácter monetario se valoran por el valor razonable del importe concedido referido al momento de su reconocimiento.

Las subvenciones no reintegrables relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los correspondientes activos o, si es el caso, cuando se produzca su alienación, corrección valorativa por deterioro o baja en el balance.



Por otra parte, las subvenciones no reintegrables relacionadas con gastos específicos se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el mismo ejercicio en que se devenguen los correspondientes gastos.

#### **4.13 – Criterios empleados en transacciones entre partes vinculadas**

Las operaciones entre empresas del Grupo y vinculadas se realizan a valor neto de mercado.

#### **4.14 – Entidades Públicas**

Incluye los importes a cobrar de Entidades Públicas a corto y largo plazo, derivados de los diferentes compromisos de financiación asumidos en el Contrato Programa 2022 y anteriores, por la Administración General del Estado (hasta el Contrato Programa 2013) y las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) que integran la Autoritat del Transport Metropolità (ver nota 7).

Se recogen también en este apartado otras deudas por subvenciones especiales y operaciones comerciales.

## **NOTA 5 - INMOVILIZADO MATERIAL**

### **5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado material**

Los movimientos registrados por las cuentas, en miles de euros, que integran el epígrafe de inmovilizaciones materiales han sido los siguientes:

	Terrenos y Construcciones		Instalaciones Técnicas y otro inmovilizado material				Inmovilizado en curso y anticipos	Total
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y Construcciones	Maquinaria Inst. y utilaje	Mobiliario y enseres	Elementos de transporte	Otros inmovilizados		
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	21.729	94.128	82.443	2.991	420.360	3.905	40.397	665.953
(+) Adquisiciones	0	108	624	35	42.031	20	15.932	58.750
(-) Bajas	0	0	472	21	46.427	0	0	46.920
(+/-) Traspasos entre partidas	0	1.383	3.089	91	2.451	111	-7.866	-741
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>21.729</b>	<b>95.619</b>	<b>85.684</b>	<b>3.096</b>	<b>418.415</b>	<b>4.036</b>	<b>48.463</b>	<b>677.042</b>
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	21.729	95.619	85.684	3.096	418.415	4.036	48.463	677.042
(+) Adquisiciones	0	665	726	18	48.453	4	43.427	93.293
(-) Bajas	0	489	462	0	36.168	0	0	37.119
(-) Cesión autobuses AMB	0	0	0	0	11.157	0	25.853	37.010
(+/-) Traspasos entre partidas	1	1.983	3.586	21	3.813	86	-10.758	-1.268
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>21.730</b>	<b>97.778</b>	<b>89.534</b>	<b>3.135</b>	<b>423.356</b>	<b>4.126</b>	<b>55.279</b>	<b>694.938</b>
<b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021</b>	0	46.393	68.405	2.673	266.273	3.675	0	387.419
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	2.467	3.507	99	22.907	192	0	29.172
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0	0	0	0
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	0	438	21	46.427	0	0	46.886
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>0</b>	<b>48.860</b>	<b>71.474</b>	<b>2.751</b>	<b>242.753</b>	<b>3.867</b>	<b>0</b>	<b>369.705</b>
<b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2022</b>	0	48.860	71.474	2.751	242.753	3.867	0	369.705
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	2.564	3.055	83	23.807	75	0	29.584
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0	0	0	0
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	489	463	0	36.131	0	0	37.083
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>0</b>	<b>50.935</b>	<b>74.066</b>	<b>2.834</b>	<b>230.429</b>	<b>3.942</b>	<b>0</b>	<b>362.206</b>
<b>V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2022</b>	<b>21.730</b>	<b>46.843</b>	<b>15.468</b>	<b>301</b>	<b>192.927</b>	<b>184</b>	<b>55.279</b>	<b>332.732</b>

## 5.2 – Inversiones del año

Las inversiones de los ejercicios 2022 y 2021, en miles de euros, han sido las siguientes:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>
Autobuses	50.819
Autobuses AMB	25.853
Cocheras	9.087
Red embarcada Bus	3.624
Recarga eléctrica	2.701
Vehículos auxiliares	469
Sistemas de voz y datos	112
SVyV	82
Sistemas seguridad y protección contra incendios	52
Maquinaria y equipos de mantenimiento	51
Local Centro médico (INSS)	39
Instalaciones de agua y depuradoras	27
Local Centro médico (Prevención)	12
Varios	365
<b>Total</b>	<b>93.293</b>

Se han ejecutado inversiones, por importe de 25.853 miles de euros correspondientes a la compra de buses que, una vez recepcionados, se cederán para su explotación al AMB. A efectos contables se efectúa la baja con cargo a la financiación a recibir.

Al largo del ejercicio 2022 se ha producido la cesión al AMB de los 30 buses que el AMB encargó comprar a la Sociedad y que se incorporaron a lo largo del ejercicio 2021 por importe de 11.157 miles de euros.

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 69.339 miles de euros.



<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2021</b>
Autobuses	48.106
Cocheras	5.833
T-Mobilitat	1.338
Recarga eléctrica	1.121
Red embarcada Bus	655
Sistemas de voz y datos	336
Maquinaria y equipos de mantenimiento	225
Vehículos auxiliares	134
Telemando	88
Local Centro médico (Colaboradora)	79
Instalaciones de agua y depuradoras	69
Sistemas seguridad y protección contra incendios	66
Local Centro médico (Prevención)	39
Equipos informáticos	20
Varios	641
<b>Total</b>	<b>58.750</b>

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 44.063 miles de euros.

### **5.3 – Vida útil**

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los establecidos por la normativa del Impuesto sobre Sociedades (ver nota 4.2).

### **5.4 – Bienes totalmente amortizados**

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021, las cuentas de inmovilizado incluyen bienes totalmente amortizados en uso, con el siguiente detalle en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Construcciones</b>	<b>10.779</b>	<b>12.914</b>
<b>Resto de inmovilizado material:</b>		
- Maquinaria	59.357	52.520
- Mobiliario	2.441	2.259
- Equipos para procesos de información	3.129	3.030
- Elementos de transporte	127.687	147.050
- Repuestos	691	691
<b>Total resto de inmovilizado material</b>	<b>193.305</b>	<b>205.550</b>
<b>Total inmovilizado material</b>	<b>204.084</b>	<b>218.464</b>

## 5.5 – Subvenciones en capital recibidas

Las subvenciones recibidas relacionadas con el inmovilizado material, así como el importe de los activos relacionados, se muestran a continuación, en miles de euros:

Año 2022 (Miles de euros)	Subvenciones recibidas	Coste de los activos relacionados	Valor neto contable
Subvención Insero	1.792	66.306	0
Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	0
Subvención Integración tarifaria	5.206	5.206	0
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.473	0
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	6.962	87.309	21.439
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	1.139	2.566	0
Subvención IDAE compra buses híbridos	830	5.424	468
Subvención Proyecto Scada	58	224	40
Subvención ACCIO transformación buses gas-híbridos	127	677	0
Subvención Wifi Ciudadano	2.177	2.194	0
Subvención Distribuidora Automática	60	60	18
Subvención vehículos eléctricos	61	191	37
Subvención ELENA	713	1.832	37
Subvención CEF-INEA	5.080	35.448	29.388
Subvención Videovigilancia embarcada MITMA	3.621	4.023	4.023
Subvención compra buses eléctricos MITMA	7.400	15.524	15.524
Ingreso en capital Colaboradora-INSS	1.366	1.366	1.366
<b>Total</b>	<b>36.880</b>	<b>232.903</b>	<b>72.340</b>

Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 7 y 15.

Año 2021 (Miles de euros)	Subvenciones recibidas	Coste de los activos relacionados	Valor neto contable
Subvención Insero	2.690	98.951	0
Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	0
Subvención Integración tarifaria	5.206	5.206	0
Subvención Institut Català de Energia	216	3.474	0
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	8.279	89.733	26.841
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	2.481	5.647	0
Subvención IDAE compra buses híbridos	931	6.093	834
Subvención Proyecto Scada	58	224	57
Subvención ACCIO transformación buses gas-híbridos	127	677	0
Subvención Wifi Ciudadano	2.177	2.194	60
Subvención Distribuidora Automática	60	60	24
Subvención vehículos eléctricos	44	191	64
Subvención ELENA	713	1.832	57
Subvención CEF-INEA	5.379	35.202	32.197
Ingreso en capital Colaboradora INSS	1.327	1.327	1.327
<b>Total</b>	<b>29.760</b>	<b>251.891</b>	<b>61.461</b>

Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 7 y 15.

## 5.6 – Seguros

Es política de la Sociedad contratar todas las pólizas de seguros que se estimen necesarias para dar cobertura a los posibles riesgos que pudiesen afectar a los elementos del inmovilizado material.

## 5.7 – Bienes financiados en régimen de leasing financiero

La información relativa a los bienes financiados con leasing, en miles de euros, figura a continuación (nota 8.1.2):



Año 2022									
Fecha del Contrato	Importes total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotes años anteriores	Cuotas año 2022	Cuotas pendientes de pag. 31-12-22	Principal más int. pendientes de pag. 31-12-22	Valor residual	
<b>LEASINGS</b>									
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	3.891	375	43	43	43	
18/06/2008	2.564	2.564	07/04/2023	2.316	223	25	25	26	
14/04/2010	732	732	13/01/2023	661	64	7	7	7	
22/04/2010	2.836	2.836	28/04/2023	2.560	248	28	28	28	
14/04/2010	5.611	5.611	28/04/2023	5.069	486	56	56	56	
22/04/2010	5.257	5.257	25/08/2023	4.521	454	282	282	53	
09/04/2010	2.578	2.578	28/04/2023	2.328	225	25	25	26	
31/05/2010	2.303	2.303	09/04/2024	1.870	203	230	236	23	
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	2.119	239	397	410	28	
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	3.086	541	387	390	40	
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	2.575	290	483	498	33	
26/04/2011	2.418	2.418	29/05/2025	1.758	206	454	472	24	
26/04/2011	3.653	3.653	30/04/2024	2.948	329	376	388	37	
26/04/2011	1.424	1.424	28/05/2024	1.149	129	146	151	14	
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	948	150	511	578	93	
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.965	163	268	281	80	
10/05/2013	1.620	1.620	28/02/2026	906	148	566	643	17	
08/05/2015	5.715	5.715	02/04/2026	3.409	546	1.760	1.821	57	
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	1.549	243	1.303	1.364	31	
08/05/2015	664	664	12/02/2028	332	54	278	290	7	
04/05/2015	4.563	4.563	30/03/2028	2.320	357	1.886	1.940	46	
04/05/2015	2.281	2.281	14/04/2026	1.361	218	702	726	23	
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	2.098	384	2.583	2.721	152	
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	1.740	323	1.375	1.423	34	
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	4.905	888	5.704	5.972	115	
25/05/2016	7.144	7.144	19/03/2029	3.082	554	3.508	3.619	71	
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	1.504	271	1.723	1.787	35	
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	5.962	1.291	9.415	9.634	167	
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	1.019	287	2.109	2.177	34	
06/04/2017	4.083	4.083	06/04/2029	1.218	344	2.521	2.602	41	
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	2.486	700	5.144	5.309	83	
26/07/2017	3.560	3.560	26/07/2029	1.063	301	2.196	2.263	36	
26/07/2017	2.115	2.115	26/07/2029	632	178	1.305	1.345	21	
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	1.488	361	2.797	2.848	46	
08/11/2017	4.388	4.388	26/07/2030	1.406	340	2.642	2.690	44	
10/11/2017	3.537	3.537	26/07/2030	1.133	274	2.130	2.169	35	
10/11/2017	3.537	3.537	26/07/2030	1.114	269	2.154	2.254	35	
19/03/2018	16.147	16.147	19/03/2030	4.203	1.367	10.577	10.736	161	
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	974	267	2.219	2.267	35	
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	652	180	1.469	1.483	23	
19/03/2018	4.606	4.606	28/02/2031	1.305	359	2.942	2.969	46	
19/03/2018	919	919	17/01/2031	260	72	587	592	9	
19/03/2018	604	604	28/02/2031	171	47	386	389	6	
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	1.816	498	4.137	4.228	65	
21/05/2021	4.499	4.499	16/01/2034	185	392	3.922	3.945	45	
21/05/2021	20.806	1.040	06/03/2034	-	1.040	-	-	49	
28/07/2022	17.707	17.707	30/09/2035	-	885	16.822	17.788	177	
28/07/2022	14.096	704	31/10/2035	-	704	-	-	-	
28/07/2022	12.353	617	31/10/2035	-	617	-	-	-	
21/05/2021	8.999	8.999	06/03/2034	371	784	7.844	7.973	90	
04/08/2022	7.525	5.002	30/09/2035	-	376	4.626	5.096	50	
17/10/2022	7.042	352	31/08/2034	-	352	-	-	-	
17/10/2022	568	28	31/08/2034	-	28	-	-	-	
17/10/2022	3.015	150	28/02/2035	-	150	-	-	-	
	<b>282.764</b>	<b>225.252</b>		<b>91.428</b>	<b>20.774</b>	<b>113.050</b>	<b>116.933</b>	<b>2.498</b>	

(1)

(2)

(3)

(4)(7)

(5)

(6)

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual e IVA no deducible.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto). Incluye IVA no deducible.

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2008 a 2022. Incluye IVA no deducible.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2022. Incluye IVA no deducible.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022. Incluye valor residual e IVA no deducible.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022, incluido valor residual e IVA no deducible.

(7) Incluye cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados.

Any 2021				PRINCIPAL				Valor residual
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotas años anteriores	Cuotas año 2021	Cuotas pdets. de pag. 31-12-21	Principal más int. Pdets. de pag. 31-12-21	
<b>LEASINGS</b>								
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	5.422	55	-	-	8
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	1.602	104	-	-	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	9.315	609	-	-	99
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	3.525	366	417	424	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	2.099	218	248	252	26
14/04/2010	733	733	13/01/2023	599	63	71	73	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	2.317	243	277	282	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	4.592	477	543	552	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	4.077	444	737	755	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	2.109	220	251	256	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	1.675	196	433	450	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.888	231	636	666	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	2.750	337	926	970	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	2.295	281	773	809	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	1.558	200	660	696	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	2.632	317	705	740	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	1.026	124	275	289	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	811	138	660	772	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.813	152	431	467	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	769	137	715	847	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	2.873	536	2.307	2.409	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	1.312	238	1.545	1.632	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	282	51	330	347	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	1.967	354	2.244	2.320	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	1.147	214	921	962	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	1.722	377	2.966	3.150	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	1.422	318	1.698	1.770	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	4.031	875	6.592	6.949	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	2.534	549	4.062	4.211	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	1.236	268	1.994	2.079	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	4.681	1.282	10.705	10.987	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	734	285	2.396	2.483	34
06/04/2017	4.084	4.084	06/04/2029	878	341	2.865	2.969	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	1.791	695	5.845	6.056	83
26/07/2017	3.560	3.560	26/07/2029	766	297	2.497	2.582	36
26/07/2017	2.116	2.116	26/07/2029	455	177	1.484	1.534	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	1.131	358	3.157	3.222	46
08/11/2017	4.389	4.389	26/07/2030	1.068	338	2.982	3.044	44
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	861	273	2.404	2.454	35
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	848	266	2.423	2.551	35
19/03/2018	16.148	16.148	19/03/2030	2.841	1.362	11.944	12.146	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	708	266	2.486	2.547	35
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	474	179	1.649	1.666	23
19/03/2018	4.607	4.607	28/02/2031	948	358	3.301	3.335	46
19/03/2018	919	919	17/01/2031	189	71	659	665	9
19/03/2018	605	605	28/02/2031	124	47	433	438	6
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	1.321	495	4.635	4.748	65
21/05/2021	3.719	3.719	16/01/2034	-	186	3.533	3.554	37
21/05/2021	7.438	7.438	06/03/2034	-	372	7.066	7.182	74
	<b>214.438</b>	<b>214.438</b>		<b>92.219</b>	<b>16.340</b>	<b>105.882</b>	<b>109.288</b>	<b>2.323</b>
	(1)	(2)		(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto).

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2001 a 2020.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2021.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021, incluido valor residual.

(7) Incluye cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados.

## 5.8 – Cochera Triangle Ferroviari

En fecha 21 de enero de 2002 se puso en servicio la nueva cochera de autobuses del Triangle Ferroviari. Una de las peculiaridades de esta cochera es que, además de estar situada encima de una cochera de Metro, que en su día fue construida por la Generalitat de Catalunya y cedida para su explotación, está por debajo del nivel de las calles de los alrededores y, por este motivo, los responsables urbanísticos pidieron la posibilidad de cubrir la cochera con una losa que permitiera dar continuidad a la trama urbana y de edificación de la zona. Transports de Barcelona se hizo cargo de las obras. La zona afectada, cuya propiedad corresponde también parcialmente a Adif, a la Generalitat de Catalunya y al Ayuntamiento de Barcelona, está incluida dentro del proyecto de reparcelación del polígono de actuación urbanístico del Pla de Mejora Urbana del sector Triangle Ferroviari, publicado en el boletín oficial de la provincia de Barcelona, aprobado en fecha 12 de marzo de 2008 y pendiente de liquidación. Del total de obra en curso registrado, 17.260 miles de euros registrados en el año 2011, se activó un importe de 3.465 miles de euros como mayor coste de la cochera, por ser la inversión correspondiente a la cubierta del depósito de autobuses, quedando por tanto, a favor de Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2022, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

En fecha 7 de octubre de 2022 se ha firmado la escritura de declaración de obra nueva, extinción de condominio, división en régimen de propiedad horizontal y protocolización de estatutos y constitución de un complejo inmobiliario, adjudicaciones y constitución de servidumbres entre en Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y la Sociedad, de la finca FR.05 resultante del Proyecto de Reparcelación del Sector “Triángulo Ferroviario”.

## 5.9 – Cochera de Horta

En fecha 29 de enero de 2018 se firmó la escritura de agrupación de fincas, declaración de obra nueva y constitución de un complejo inmobiliario de carácter urbanístico.

Posteriormente, el mismo 29 de enero de 2018 se firmó la escritura que da cumplimiento al Convenio firmado en fecha 17 de mayo de 2005 entre el Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA y Transports de Barcelona, SA. En esta escritura Transports de Barcelona, SA cede y transfiere al Ayuntamiento de Barcelona dos terrenos destinados a parque forestal, ambas superficies de 29.912 m<sup>2</sup> y de 29.146 m<sup>2</sup> respectivamente y por un valor de 200 miles de euros.

### 5.10 – Bajas de inmovilizado material

El resultado de los ejercicios 2022 y 2021 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado material, en miles de euros, es el siguiente:

<b>Año 2022</b>				
<b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b>	<b>Importe</b>	<b>Ingresos</b>	<b>Resultado</b>
	<b>inventario</b>	<b>amortizado</b>		
Baja de pavimento por sustitución	489	489	0	0
Desguace caldera	19	19	0	0
Desguace equipos elevadores	17	17	0	0
Desguace horno eléctrico	1	1	0	0
Desguace máquinas de autoliquidación	103	103	0	0
Desguace túneles de lavado	322	322	0	0
Donación de un camión	38	38	0	0
Venta de autobuses	36.130	36.094	424	388
<b>Total</b>	<b>37.119</b>	<b>37.083</b>	<b>424</b>	<b>388</b>

**Año 2021**

(Miles de euros)

	<b>Valor inventario</b>	<b>Importe amortizado</b>	<b>Ingresos</b>	<b>Resultado</b>
Desguace compresor	14	14	0	0
Desguace de autobuses	6.765	6.765	0	0
Desguace equipos elevadores	93	93	0	0
Desguace equipos embarcados	185	185	0	0
Desguace equipos oficina	21	21	0	0
Desguace refrigeradora Horta	85	85	0	0
Venta autoliquidadora de efectivo	43	17	26	0
Venta barredora	39	39	9	9
Venta de autobuses	39.580	39.580	249	249
Venta tractor de arrastre	13	5	0	-8
Venta vehículos auxiliares	82	82	4	4
<b>Total</b>	<b>46.920</b>	<b>46.886</b>	<b>288</b>	<b>254</b>

### 5.11 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2022 los compromisos de adquisición de inmovilizado de la Sociedad son de 212.172 miles de euros (a 31 de diciembre de 2021 eran de 226.385 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de los Contratos Programa.

## NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

### 6.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

Los movimientos registrados durante los ejercicios 2022 y 2021 han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Propiedad Industrial	Derechos de Traspaso	Aplicaciones informáticas	Total
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>6</b>	<b>6.500</b>	<b>32.670</b>	<b>39.176</b>
(+) Adquisiciones	0	0	1.539	1.539
(-) Bajas	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	0	741	741
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>6</b>	<b>6.500</b>	<b>34.950</b>	<b>41.456</b>
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>6</b>	<b>6.500</b>	<b>34.950</b>	<b>41.456</b>
(+) Adquisiciones	0	0	1.938	1.938
(-) Bajas	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	0	1.268	1.268
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>6</b>	<b>6.500</b>	<b>38.156</b>	<b>44.662</b>
<b>AMORT.ACUMULADA, SALDO INICIAL EJERCICIO 2021</b>	<b>4</b>	<b>1.721</b>	<b>26.963</b>	<b>28.688</b>
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	185	2.400	2.585
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0
(-) Disminuciones por salidas, bajas, reducciones o traspasos	0	0	0	0
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>4</b>	<b>1.906</b>	<b>29.363</b>	<b>31.273</b>
<b>AMORT.ACUMULADA, SALDO INICIAL EJERCICIO 2022</b>	<b>4</b>	<b>1.906</b>	<b>29.363</b>	<b>31.273</b>
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	184	2.524	2.708
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0
(-) Disminuciones por salidas, bajas, reducciones o traspasos	0	0	0	0
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>4</b>	<b>2.090</b>	<b>31.887</b>	<b>33.981</b>
<b>VALOR NETO CONTABLE, SALDO FINAL EJERCICIO 2022</b>	<b>2</b>	<b>4.410</b>	<b>6.269</b>	<b>10.681</b>

## 6.2 – Adquisición derechos de traspaso terrenos Zona Franca para nuevos espacios para autobuses

El 22 de diciembre de 2009 se formalizó un convenio mediante el cual la Sociedad arrienda dos fincas de 21.266,32 m<sup>2</sup> y 44.965,52 m<sup>2</sup> respectivamente, hasta el año 2046 al Consorci de la Zona Franca de Barcelona para la construcción, si se tercia, de una nueva cochera, subrogándose en la posición del anterior arrendatario. Para que esta subrogación fuera efectiva, la Sociedad pagó al anterior arrendatario 6.500 miles de euros en varios plazos por la cesión de sus derechos, por diversas instalaciones y por los trabajos de desmantelamiento,

saneamiento y descontaminación a realizar. A 31 de diciembre de 2022 se había hecho efectivo la totalidad del importe.

### 6.3 – Bienes totalmente amortizados

El valor de los elementos del inmovilizado intangible que se encuentran totalmente amortizados en la fecha de cierre de los ejercicios y que siguen en funcionamiento presenta el siguiente detalle, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Propiedad Industrial	2	2
Aplicaciones Informáticas	26.185	23.684
<b>Total</b>	<b>26.187</b>	<b>23.686</b>

### 6.4 – Bajas de inmovilizado intangible

No ha habido bajas de elementos del inmovilizado intangible ni resultados derivados de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado intangible, a lo largo de los ejercicios 2022 y 2021.

## NOTA 7 - ENTIDADES PÚBLICAS

El marco financiero en el que se desarrolla la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, se concreta en los Contratos Programa negociados con la Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (ATM). La ATM es el consorcio formado por las siguientes Administraciones Públicas: Generalitat de Catalunya,

Área Metropolitana de Barcelona y Ayuntamiento de Barcelona con competencias sobre el Transporte. Éstas incluyen tanto los ingresos por ventas de títulos de transporte y otras prestaciones de servicios, como las aportaciones de las Administraciones en forma de subvenciones al servicio, dada la condición de empresas de servicio público de prestación obligatoria. La ATM también recibe aportaciones de la Administración General del Estado.

Hasta 31 de diciembre de 2021 se habían firmado Contratos Programa para los períodos 1990-1993, 1995-1997 (con regularización año 1994), 1999-2001 (con regularización año 1998), 2002-2004, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2011-2012, 2013, 2014-2017 y 2018-2021.

En fecha 6 de marzo de 2014 las Administraciones Consorciadas de la ATM firmaron el Pacto Metropolitano del Transporte que tiene como objetivo garantizar la financiación del transporte público gestionado por la ATM y sanear la deuda acumulada por el sistema en los últimos años. Para conseguir este objetivo se acordó un aumento de las aportaciones presupuestarias de las Administraciones Consorciadas y que, junto con la aportación de la AGE, tenían que recuperar el equilibrio entre los ingresos y costes del sistema, mediante también un conjunto de actuaciones que incidieran tanto en la gestión económica, como en los servicios o el sistema tarifario (plan de estímulo de la demanda, medidas de ahorro de los operadores, etc.). En este sentido, el Consejo de Administración de la ATM aprobó en la misma fecha el Plan Marco del Programa de Refinanciación y Saneamiento Financiero de la deuda 2014-2031, que fue ratificado posteriormente por las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) y acordó que TMB (mediante Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) fuera el instrumento financiero del sistema, asumiendo la totalidad de la insuficiencia de aportaciones del sistema metropolitano de transporte público que se había generado desde el año 2009.

En ejecución de este nuevo marco de financiación, la ATM y las Administraciones Consorciadas firmaron el 5 de noviembre de 2014 el Convenio de Financiación del Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período 2014-2031, que concreta las aportaciones de las Administraciones para la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM.

Atendiendo a este convenio de financiación, el incremento de necesidades de los operadores por gasto corriente derivadas de nuevos servicios futuros no considerados en el escenario del Plan Marco de Financiación 2014-2031 irán a cargo de la Administración solicitante del nuevo servicio.

En fecha 27 de diciembre de 2022 se ha firmado el Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para el ejercicio 2022 en el cual se establecen las necesidades corrientes del ejercicio 2022 así como las de saneamiento financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa 2014-2017 y previstos hasta el año 2031.

En fecha 19 de diciembre de 2022 el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado el Contrato Programa de TMB 2022, en el que se recogen las necesidades previstas por TMB y las aportaciones de la ATM, que junto con las subvenciones finalistas por la bonificación de títulos de transporte (según acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de julio de 2022, nota 16.1) y una parte de los fondos de reserva disponibles a 31-12-2021, conforman la financiación del ejercicio, con el compromiso de establecer los mecanismos necesarios para equilibrar las necesidades y la financiación del servicio prestado por TMB en los Contratos Programas futuros.

En relación a este último compromiso, la ATM ha reconocido, por acuerdo de su Consejo de Administración de 19 de diciembre de 2022, unas necesidades de TMB estimadas como máximo de 124.000 miles de euros para el conjunto de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA Y Transports de Barcelona, SA, no cubiertas con los recursos disponibles de 2022, que han sido provocadas por el incremento de los gastos de energía y carburantes por la invasión de Ucrania por Rusia en marzo de 2022, la no recuperación de la demanda respecto al ejercicio 2019, el incremento de la inflación y otros impactos exógenos a la gestión de las empresas.

Posteriormente, la ATM ha autorizado a TMB a utilizar el fondo de reserva de 2021 por un importe de 29.795 miles de euros, adicionales a los ya previstos en el Contrato Programa y a la liquidación del Contrato Programa 2018-2021.

Las subvenciones para los ejercicios en curso tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio). En relación a este Contrato Programa el pacto onceavo establece el objetivo de firmar un Contrato Programa para las necesidades del período 2022-2025 antes del 31 de diciembre de 2022 y el compromiso de la ATM para realizar las gestiones pertinentes para que los presupuestos del año 2023 de las Administraciones Consorciadas incluyan una partida presupuestaria lo más cercana posible a las necesidades previstas. El Contrato Programa 2022-2025 no se ha podido firmar antes de 31 de diciembre de 2022.

En la presente nota se hace una enumeración de los objetivos que persiguen los Contratos Programa, y la descripción de los principales aspectos económicos que se recogen en el Contrato Programa 2022 y el compromiso de atender el servicio de la deuda derivado del Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, como ejecución del Plan Marco 2014-2031.

Asimismo se señala en esta nota la deuda que el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB tienen con las dos Sociedades por otras relaciones de carácter mercantil.

### **7.1 - Objetivos del Contrato Programa 2022**

El objeto del Contrato Programa 2022 es el de recoger las condiciones de financiación del transporte regular de viajeros de TMB. Los objetivos son los siguientes:

- a)** Definir un marco estable de financiación del servicio regular de transporte público.
- b)** Definir un marco estable de gestión del endeudamiento del sistema a través de TMB, que es el instrumento para refinanciarlo, y garantizar la capacidad financiera de TMB para hacer frente a todas las obligaciones de dicho endeudamiento.
- c)** Garantizar un servicio de transporte público como medio para atender las necesidades de movilidad y mejorar su nivel de eficiencia.

## 7.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2020

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2018-2021, en su reunión del 27 de abril de 2022, aprobó la propuesta de liquidación correspondiente al ejercicio 2021. En el cuadro siguiente se indican los importes de las necesidades por conceptos:

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2021
<b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin renting ni canon)</b>	<b>451.073</b>
Renting de trenes	48.909
Canon Ifercat L9	118.693
<b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>	<b>618.675</b>
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones	43.272
Plan de mejora desamiantado 6 trenes	0
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.189
Amortización leasing 12 trenes	4.571
Amortización leasing 42 trenes	189
Amortización lease back 39 trenes	15.881
Devolución principal Saneamiento	26.000
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
<b>Total otros conceptos</b>	<b>95.241</b>
<b>TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA</b>	<b>713.916</b>

Según con el Contrato Programa 2021, el presupuesto definitivo de la ATM y la liquidación del Contrato Programa 2021, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2021
<b>Liquidación CP 2021</b>	<b>2021</b>
Total aportaciones 2021	690.937
Fondo reserva CP 2019	3.656
Fondo reserva CP 2020	19.324
<b>Total</b>	<b>713.916</b>
Necesidades reales año 2021	713.916
<b>Total</b>	<b>713.916</b>



La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2021 en su reunión para la aprobación de la liquidación del Contrato Programa 2021, manifestó que el año 2021 se había cerrado de forma equilibrada debido a la disminución de necesidades corrientes, disminución de inversiones y se había utilizado parte del fondo de reserva del operador, resultando un fondo de reserva de 39.917 miles de euros, el cual tiene los siguientes orígenes/finalidades:

- Fondo de reserva canon L9: 8.823 miles de euros.
- Fondo de reserva del superávit del fondo autonómico: Covid-19 ejercicio 2020: 1.299 miles de euros.
- Fondo de reserva a aplicar en ejercicios futuros: 29.795 miles de euros.
- Fondo de reserva acumulado a 31-12-2021 pendiente de aplicar: 39.917 miles de euros.

### **7.3 – Contrato Programa 2022. Necesidades y aportaciones**

#### **7.3.1 – Necesidades a subvencionar**

El Contrato Programa 2022 recoge, en el pacto tercero, la previsión de necesidades de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA) a subvencionar por la ATM para el ejercicio 2022 tal como se indica a continuación:

(Miles de euros)	NECESIDADES PREVISTAS POR TMB
<b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin renting ni canon)</b>	<b>472.035</b>
Renting de trenes	47.027
Canon Ifercat L9	111.414
<b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>	<b>630.476</b>
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones	134.447
Devolución principal Saneamiento	26.900
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.260
Amortización leasing 12 trenes	5.137
Amortización leasing 42 trenes	303
Amortización lease back 39 trenes CAF	14.893
<b>Total otros conceptos</b>	<b>187.080</b>
Disminución necesidades por financiación diferida flota Bus (1)	<b>-33.962</b>
<b>TOTAL NECESIDADES A SUBVENCIONAR</b>	<b>783.594</b>
<b>INVERSIÓN PREVISTA</b>	<b>174.720</b>

(1) Las inversiones de la flota de Bus se financiarán con aportaciones del ATM en un periodo de 8 años.

Las aportaciones de la ATM para el 2022, incluyen entre otras, la asistencia técnica que TMB presta a la ATM para la implantación y ejecución del proyecto T-Mobilitat valorada en 419 miles de euros.

El Contrato Programa 2022 establece que el sumatorio de las aportaciones corrientes devengadas de la ATM durante el ejercicio no sea superior a la cifra máxima prefijada. En este sentido, se evaluará en la liquidación anual, la evolución de las transferencias corrientes devengadas de la ATM, de tal manera que si son inferiores a las previstas, la Comisión de Seguimiento acordará la creación de una cuenta de reserva en TMB para aplicar al resto de los ejercicios de CP, a propuesta de la Comisión de Seguimiento, y si son superiores a las previstas, la Comisión de Seguimiento evaluará cual ha sido el origen de esta desviación, y si cabe, se elevará a los órganos de gobierno de la ATM los mecanismos de corrección pertinente. Así, teniendo en cuenta que la liquidación del CP, se realizará de manera acumulada al final del período, y que el objetivo es que el volumen total de transferencias corrientes devengadas ATM no supere la cifra prevista en este CP, en el caso que se produjese una desviación en alguno de los ejercicios, ésta se compensará con la cuenta

reserva TMB. Según estos condicionantes se reconoce que TMB deberá poder equilibrar las cuentas de cada ejercicio.

Las necesidades a subvencionar, además de las subvenciones al servicio, incluyen:

- Las cuotas de arrendamiento financiero para la compra de 6 trenes de la Línea 9. Esta compra fue autorizada por el Consejo de Administración de la ATM en sesiones de 24 de julio de 2008 y 23 de diciembre de 2008, cuyas obligaciones económicas se han incorporado a las necesidades de los Contratos Programa. Los importes de adquisición de los 6 trenes fueron de 15.039 miles de euros, 16.082 miles de euros y 12.554 miles de euros para los años 2009, 2010 y 2011, respectivamente.
- Las cuotas de arrendamiento financiero de 12 trenes. El Consejo de Administración de la ATM de fecha 7 de julio de 2017 y su Comité Ejecutivo en sesión de 26 de julio de 2017, aprobaron el Plan de Mejora de la oferta de metro 2018-2021, que incluía como actuación principal la adquisición de 12 nuevos trenes para las líneas 1, 3, 4 y 5 para mejorar las frecuencias de paso, y poder absorber los incrementos de demanda previstos. La formalización de los contratos de arrendamiento financiero para la compra de estos 12 trenes se llevó a cabo entre los meses de marzo y abril de 2018, por un importe total de 92.118 miles de euros. La recepción de estos trenes se inició en diciembre de 2019 y aunque se previó que finalizara en julio de 2020, a causa de la situación sanitaria producida por la Covid-19, se retrasó la recepción de los trenes hasta el año 2021. A 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 92.118 miles de euros (88.102 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los Contratos Programa.
- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 13 de diciembre de 2018 aprobó la renovación de 42 trenes de las series 3000 y 4000 por un importe total previsto de 378.000 miles de euros, pero finalmente la licitación se adjudicó por un importe de 268.100 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 106.540 miles de euros (93.835 miles de euros en el ejercicio

2020), excluidos los intereses intercalarios. La incorporación de las necesidades derivadas de este acuerdo, se incluirá en los Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 21 de diciembre de 2020 aprobó la adquisición de 8 trenes de la serie 7000 por un importe total previsto de 50.752 miles de euros, los cuales ya se contemplaban en la licitación de los 42 trenes como posible ampliación. En fecha 17 de diciembre de 2021, la ATM envió una carta al Consejero Delegado de TMB informando que la Directora General de Transports i Mobilitat había comunicado a la ATM que la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad y Agencia Urbana había firmado la resolución pertinente de otorgamiento de los fondos del Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada con los entornos urbanos y metropolitanos (Next Generation), donde se incluía la adquisición de 4 unidades de metro (4 trenes) por un importe total de 25.276 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 17.763 miles de euros (2.538 miles de euros correspondiente al 5% del importe total del contrato en el ejercicio 2020). La incorporación de las necesidades de este acuerdo por la parte no cubierta por dichos fondos europeos, se incluirá en los siguientes Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.
- Adicionalmente, el Consejo de Administración de la ATM de fecha 26 de mayo de 2021 aprobó aceptar la propuesta de modificación, cesión, ejercicio de opción de compra por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y resolución del contrato marco y de arrendamiento, previo suministro, de 39 trenes por un importe total de 110.175 miles de euros. La incorporación de las necesidades derivadas de la adquisición de estos trenes, se incluirá en los Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

- En fecha 19 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración de la ATM reconoció las necesidades de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA por un total de 7.900 miles de euros, con los objetivos de, por un lado, incrementar la participación pública en la sociedad SOC Mobilitat (3.950 miles de euro) y por otro lado, subscribir un crédito subordinado por parte de SOC Mobilitat (3.950 miles de euros).

### **7.3.2 – Necesidades a subvencionar derivadas de la Operación de refinanciación y saneamiento financiero del Sistema de Transporte**

En función de las necesidades de los ejercicios 2009-2013 y de los acuerdos tomados en los Contratos Programa del mismo período, se reconoció una deuda del sistema con TMB a 31 de diciembre de 2013 por un importe total de 334.738 miles de euros correspondientes a aportaciones devengadas de las Administraciones Consorciadas pendientes de consignación.

De esta cantidad, 315.903 miles de euros se devolverán mediante el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte 2014-2031 que se describe más adelante. El importe restante de 18.835 miles de euros, a partir del año 2017 y hasta el año 2022, la ATM abonará la cantidad anual de 3.139 miles de euros para liquidar la deuda por aportaciones diferidas de las Administraciones, que están incluidas dentro de las subvenciones corrientes mencionadas en la nota 7.3.1.

En fecha 6 de noviembre de 2014 se formalizó el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte entre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y las entidades financieras para cubrir las necesidades reconocidas de todo el Sistema de Transporte integrado hasta el 31 de diciembre de 2013 y las necesidades del Sistema en el período 2014-2016, por un importe de 472.284 miles de euros, con cuotas semestrales y vencimiento hasta el 20 de diciembre de 2031. También se firmaron contratos de permuta financiera para cubrir el riesgo de tipo de interés de todo el contrato. Cabe señalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA actuó como instrumento del Sistema de Transporte de la Región Metropolitana de Barcelona.

La ATM se compromete a abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA una subvención finalista en todo el período 2014-2031 por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de dicho Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, para garantizar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA disponga en todo momento de los recursos necesarios para atender las cuotas de dicha financiación, incluyendo amortizaciones del capital principal, intereses y cualquier otro gasto financiero que se derive de esta operación. Este compromiso está firmado en acuerdo entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en fecha 5 de noviembre de 2014.

Las aportaciones previstas por el Contrato de Refinanciación y Saneamiento para el ejercicio 2021 han sido de 48.133 miles de euros (48.065 miles de euros en el ejercicio 2020).

### **7.3.3 – Resultado a liquidar del ejercicio 2022 respecto a la previsión del Contrato Programa**

Los importes reales registrados al cierre del ejercicio 2022 y su distribución entre Sociedades se detalla a continuación:

**Año 2022 (real)**

<b>SUBVENCIONES (Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	212.522	266.947	479.469
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por canon L9/L10 (2)	113.919	0	113.919
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por renting trenes	47.830	0	47.830
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	26.900	0	26.900
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.260	0	2.260
Amortización leasing 12 trenes	5.137	0	5.137
Amortización leasing 42 trenes	303	0	303
Amortización lease back 39 trenes	14.881	0	14.881
Plan mejora de Bus y Metro (3)	18.043	40.671	58.714
Aportación diferida ATM	3.140	0	3.140
Aportación SOC Mobilitat (notas 15.1 y 8.8)	3.950	3.950	7.900
<b>Total</b>	<b>448.885</b>	<b>311.568</b>	<b>760.453</b>

(1) No incluye el renting de trenes ni el canon de L9/L10, a excepción este último de lo que se financia vía ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona.

(2) El importe total del cánon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 119.527,4 miles de euros, de los cuales 5.608,1 miles de euros han sido cubiertos con parte de los nuevos ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona, con motivo de la entrada en funcionamiento en el año 2016, de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitaria hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2022 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sin otra financiación finalista.

Dentro de las necesidades de 2022 se incluye el Plan de Mejora de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, que está compuesto por las siguientes partidas:

<b>PLAN DE MEJORA 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Altas de inversión 2022</b>	<b>107.061</b>	<b>95.231</b>	<b>202.292</b>
<b>Inversiones no financiadas por CP 2022</b>	<b>67.030</b>	<b>25.892</b>	<b>92.922</b>
Nuevo Centro Médico TMB -Colaboradora INSS	36	39	75
Inversión 42 trenes	45.635	0	45.635
Inversión 4 trenes s/7000 (ampliación de los 42 trenes)	6.344	0	6.344
Subvención Generalitat Renovación Vía L5 (*)	15.015	0	15.015
Flota Buses AMB	0	25.853	25.853
<b>Altas de inversión 2022 a efectos CP (1)</b>	<b>40.031</b>	<b>69.339</b>	<b>109.370</b>
<b>Subvenciones 2022 devengadas (2)</b>	<b>1.185</b>	<b>9.326</b>	<b>10.511</b>
Subvención MITMA	1.154	9.581	10.735
Subvención IDAE-ICAEN	31	17	48
Subvención CEF-INEA regularización	0	-272	-272
<b>Amortización Neta (3)</b>	<b>20.803</b>	<b>19.342</b>	<b>40.145</b>
<b>Plan de Mejora año 2022 (1) - (2) - (3)</b>	<b>18.043</b>	<b>40.671</b>	<b>58.714</b>

(\*) Esta subvención está previsto que se formalice en el ejercicio 2023.

Según con el Contrato Programa 2022 y el presupuesto definitivo de la ATM para el año 2022, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Total</b>
<b>Necesidades Reales</b>	<b>760.453</b>
<b>Financiación necesidades 2022 (1)</b>	
<i>Aportaciones recibidas del ATM</i>	574.498
<i>Aportación por servicios prestados</i>	-419
Total Aportaciones recibidas del ATM	574.079
Fondo de Reserva CP 2020	1.217
Fondo de Reserva CP 2020 aplicado a canon ferroviario	8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	29.795
Aportación bonificación títulos de transporte (2)	44.809
Aportación adicional CP 19-12-2022 (a liquidar período 2023-2028)	102.439
<b>Total financiación necesidades 2022</b>	<b>760.453</b>

(1) La liquidación provisional del ejercicio 2022 está pendiente de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB, y posterior aprobación por el Consejo de Administración del ATM.

(2) Este importe corresponde a la liquidación definitiva correspondiente a la rebaja de tarifas de títulos integrados que pertenecen a la ATM según acuerdo de su Consejo de Administración de 26 de julio de 2022.

La aportación ordinaria de la ATM para el año 2022 es de 574.079 miles de euros, que se complementa con un fondo de reserva del Contrato Programa 2020 por importe de 31.012 miles de euros según acta del Consejo de Administración de la ATM de fecha 19 de diciembre de 2022 y posterior escrito de la ATM de fecha 7 de febrero de 2023. Adicionalmente, se aplicará a cubrir las necesidades del ejercicio 2022, un importe de aportaciones adicionales de 102.439 miles de euros, que la ATM pagará entre el 2023 y 2028, más 8.113 miles de euros del fondo de reserva del Contrato Programa que complementará el importe presupuestado por la ATM en concepto de canon ferroviario, hasta alcanzar 119.527 miles de euros de canon ferroviario para el ejercicio 2022.

Asimismo, el Fondo de Reserva del Contrato Programa 2020 después de la aplicación para cubrir necesidades del 2022, quedaría de la siguiente forma:

<b>Fondo Reserva CP 2020 (Miles de euros)</b>	<b>Total</b>
<b>Fondo de Reserva total CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2021</b>	<b>39.917</b>
Fondo de Reserva CP 2020	-1.217
Fondo de Reserva CP 2020 aplicado a canon ferroviario	-8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	-29.795
<b>Fondo de Reserva CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2022</b>	<b>791</b>

Cabe señalar que por resolución provisional de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de 17 de febrero de 2022, publicada en el BOE el 23 de febrero de 2022, se otorgaron provisionalmente las ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia a las entidades locales incluidas en el anexo I de dicha resolución, con la definición de las actuaciones individuales a ejecutar, con cargo a los presupuestos 2022 y 2023 y en período de ejecución material entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de diciembre de 2024.

El Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del AMB, solicitaron ayudas finalistas para Transports Metropolitans de Barcelona. En fecha 20 de mayo de 2022 se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primera convocatoria del programa. Las ayudas otorgadas son las siguientes:

Actuación (Miles de euros)	METRO		TB		Total	
	Importe	Subvención otorgada	Importe	Subvención otorgada	Importe	Subvención otorgada
Autobuses eléctricos de 12 y 18 metros	0	0	62.511	22.440	62.511	22.440
Digitalización Servicio de Bus	0	0	12.400	11.160	12.400	11.160
Digitalización Servicio de Metro	7.662	6.896	0	0	7.662	6.896
<b>Total</b>	<b>7.662</b>	<b>6.896</b>	<b>74.911</b>	<b>33.600</b>	<b>82.573</b>	<b>40.496</b>

En el cuadro del Plan de Mejoras de 2022 se detallan las subvenciones acreditadas en el ejercicio 2022 en función de las inversiones afectadas ejecutadas.

#### 7.4 – Deudores y acreedores por subvenciones a 31-12-2022 y 31-12-2021

La composición de los saldos pendientes por dicho concepto para las dos Sociedades queda establecida según los cuadros siguientes, en miles de euros:



<b>Año 2022</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016</b>			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	349.496	0	349.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.140	0	3.140
Cobros año 2022	-30.040	0	-30.040
<b>Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)</b>	<b>322.596</b>	<b>0</b>	<b>322.596</b>
<b>INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011</b>			
Año 2009	15.039	0	15.039
Año 2010	16.082	0	16.082
Año 2011	12.554	0	12.554
Cobros año 2011-2021	-21.009	0	-21.009
Cobros año 2022	-2.260	0	-2.260
<b>Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011</b>	<b>20.406</b>	<b>0</b>	<b>20.406</b>
<b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>			
Año 2018	32.241	0	32.241
Año 2019	20.169	0	20.169
Año 2020	35.692	0	35.692
Año 2021	4.016	0	4.016
Cobros años 2019-2022	-13.473	0	-13.473
<b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>	<b>78.645</b>	<b>0</b>	<b>78.645</b>
<b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>			
Año 2019	13.405	0	13.405
Año 2020	80.430	0	80.430
Año 2021	12.705	0	12.705
Año 2022	45.635	0	45.635
Cobros años 2021-2022	-492	0	-492
<b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>	<b>151.683</b>	<b>0</b>	<b>151.683</b>
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>			
Año 2020	2.538	0	2.538
Año 2021	6.343	0	6.343
Año 2022	3.172	0	3.172
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>	<b>12.053</b>	<b>0</b>	<b>12.053</b>
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>			
Año 2021	110.175	0	110.175
Cobros años 2021-2022	-30.762	0	-30.762
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>	<b>79.413</b>	<b>0</b>	<b>79.413</b>
<b>RESTO ATM</b>			
Subvención corriente año 2022 (sin renting)	326.441	266.947	593.388
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2022	18.043	40.671	58.714
Subvención SOC Mobilitat	3.950	3.950	7.900
Cobros año 2022	-301.246	-166.826	-468.072
<b>Total resto ATM</b>	<b>47.188</b>	<b>144.742</b>	<b>191.930</b>
<b>FONDO DE RESERVA 2020</b>	<b>0</b>	<b>-791</b>	<b>-791</b>
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>711.984</b>	<b>143.951</b>	<b>855.935</b>

(1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según la liquidación de la Comisión de Seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo de 5,83%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 191.930 miles de euros corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2022.

<b>Año 2021</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016</b>			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	375.496	0	375.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	6.279	0	6.279
Cobros año 2021	-29.139	0	-29.139
<b>Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)</b>	<b>352.636</b>	<b>0</b>	<b>352.636</b>
<b>INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011</b>			
Año 2009	15.039	0	15.039
Año 2010	16.082	0	16.082
Año 2011	12.554	0	12.554
Cobros año 2011-2020	-18.820	0	-18.820
Cobros año 2021	-2.189	0	-2.189
<b>Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011</b>	<b>22.666</b>	<b>0</b>	<b>22.666</b>
<b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>			
Año 2018	32.241	0	32.241
Año 2019	20.169	0	20.169
Año 2020	35.692	0	35.692
Año 2021	4.016	0	4.016
Cobros años 2019-2021	-8.335	0	-8.335
<b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>	<b>83.783</b>	<b>0</b>	<b>83.783</b>
<b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>			
Año 2019	13.405	0	13.405
Año 2020	80.430	0	80.430
Año 2021	12.705	0	12.705
Cobros año 2021	-189	0	-189
<b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>	<b>106.351</b>	<b>0</b>	<b>106.351</b>
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>			
Año 2020	2.538	0	2.538
Año 2021	6.343	0	6.343
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>	<b>8.881</b>	<b>0</b>	<b>8.881</b>
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>			
Año 2021	110.175	0	110.175
Cobros año 2021	-15.881	0	-15.881
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>	<b>94.294</b>	<b>0</b>	<b>94.294</b>
<b>RESTO ATM</b>			
Subvención corriente año 2021 (sin renting)	312.889	256.877	569.766
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2021	19.624	23.648	43.272
Cobros año 2021	-298.652	-195.303	-493.955
<b>Total resto ATM</b>	<b>33.861</b>	<b>85.222</b>	<b>119.083</b>
<b>FONDO DE RESERVA 2020</b>	<b>-1.300</b>	<b>-38.617</b>	<b>-39.917</b>
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>701.172</b>	<b>46.605</b>	<b>747.777</b>

(1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según la liquidación de la Comisión de Seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 6,09%.

El total pendiente de cobro “Resto ATM” por 119.083 miles de euros corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2021.

## 7.5 – Clasificación de la deuda por períodos

Los saldos contables de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2022 y 2021, expresados en miles de euros y correspondientes a las deudas por subvenciones, se clasifican a continuación en función de los períodos y de las Administraciones Públicas que los asuman.

Año 2022 (Miles de euros)	Corto Plazo			Largo Plazo			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
	<b>ADMINISTRACIONES POR CP</b>						
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2016)	28.100	0	28.100	294.496	0	294.496	322.596
ATM Aportación diferida 2017-2022	0	0	0	0	0	0	0
Inversión 6 trenes L9 2009-2011	2.334	0	2.334	18.072	0	18.072	20.406
Inversión 12 trenes año 2018	5.306	0	5.306	73.339	0	73.339	78.645
Inversión 42 trenes año 2019	3.419	0	3.419	148.264	0	148.264	151.683
Inversión 8 trenes año 2020	0	0	0	12.053	0	12.053	12.053
Inversión 39 trenes lease-back año 2021	14.303	0	14.303	65.110	0	65.110	79.413
ATM Cobros pendientes 2022	47.188	42.303	89.491	0	102.439	102.439	191.930
Fondo de Reserva 2020	0	-791	-791	0	0	0	-791
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>100.650</b>	<b>41.512</b>	<b>142.162</b>	<b>611.334</b>	<b>102.439</b>	<b>713.773</b>	<b>855.935</b>

<b>Año 2021</b>							
<b>(Miles de euros)</b>	<b>Corto Plazo</b>			<b>Largo Plazo</b>			<b>TOTAL</b>
	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>Subtotal</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>Subtotal</b>	
<b>ADMINISTRACIONES POR CP</b>							
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2016)	26.900	0	26.900	322.596	0	322.596	349.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.140	0	3.140	0	0	0	3.140
Inversión 6 trenes L9 2009-2011	2.260	0	2.260	20.406	0	20.406	22.666
Inversión 12 trenes año 2018	5.137	0	5.137	78.646	0	78.646	83.783
Inversión 42 trenes año 2019	303	0	303	106.048	0	106.048	106.351
Inversión 8 trenes año 2020	0	0	0	8.881	0	8.881	8.881
Inversión 39 trenes lease-back año 2021	14.881	0	14.881	79.413	0	79.413	94.294
ATM Cobros pendientes 2021	33.861	85.222	119.083	0	0	0	119.083
Fondo de Reserva 2020	-1.300	-38.617	-39.917	0	0	0	-39.917
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>85.182</b>	<b>46.605</b>	<b>131.787</b>	<b>615.990</b>	<b>0</b>	<b>615.990</b>	<b>747.777</b>

## 7.6 – Otras deudas

Además de las obligaciones derivadas de la financiación del déficit de explotación, Transports de Barcelona, SA mantiene relaciones comerciales con el Ayuntamiento de Barcelona y con el AMB motivadas por la prestación de servicios de transporte a determinados colectivos y otras operaciones de pequeña cuantía.

La deuda de los ejercicios 2022 y 2021 de ambas Entidades con Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

**Año 2022**

(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Otras Administraciones</u>	<u>Total</u>
<b><u>Otras deudas a largo plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	10.721	0	10.721
Operación compra 126 buses	0	16.088	0	16.088
Operación compra 53 buses	0	4.351	0	4.351
Tarifación social	0	1.500	0	1.500
<b>Total Otras Deudas a largo plazo</b>	<b>0</b>	<b>32.660</b>	<b>0</b>	<b>32.660</b>
<b><u>Otras deudas a corto plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	1.055	0	1.055
Operación compra 126 buses	0	734	0	734
Operación compra 53 buses	0	830	0	830
Tarifación social	0	750	0	750
CEF (nota 15.1)	0	0	2.406	2.406
MITMA (nota 15.1)	0	0	9.581	9.581
MOVES (nota 15.1)	0	0	17	17
Cuentas de tráfico	1	0	0	1
<b>Total Otras Deudas a corto plazo</b>	<b>1</b>	<b>3.369</b>	<b>12.004</b>	<b>15.374</b>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>36.029</b>	<b>12.004</b>	<b>48.034</b>

**Año 2021**

(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Otras Administraciones</u>	<u>Total</u>
<b><u>Otras deudas a largo plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	9.725	0	9.725
Tarifación social	0	2.250	0	2.250
<b>Total Otras Deudas a largo plazo</b>	<b>0</b>	<b>11.975</b>	<b>0</b>	<b>11.975</b>
<b><u>Otras deudas a corto plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	1.692	0	1.692
Tarifación social	0	750	0	750
CEF (nota 15.1)	0	0	2.677	2.677
Cuentas de tráfico	13	0	0	13
<b>Total Otras Deudas a corto plazo</b>	<b>13</b>	<b>2.442</b>	<b>2.677</b>	<b>5.132</b>
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>14.417</b>	<b>2.677</b>	<b>17.107</b>

- a) En fecha 29 de julio de 2020 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a la Sociedad a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de 30 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares

para la financiación de dicha adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte. La financiación de esta operación será asumida íntegramente por el AMB, ya sea en lo relativo a las operaciones de arrendamiento financiero como a los gastos asumidos por la Sociedad.

- b)** En fecha 22 de junio de 2021 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a Transports de Barcelona, SA a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de hasta 126 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de esta adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción al servicio público regular de transporte de viajeros por carretera de diferentes municipios del área metropolitana y también el servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno de Barcelona. La financiación de esta operación será asumida íntegramente por el AMB, ya sea en lo relativo a las operaciones de arrendamiento financiero como a los gastos asumidos por la Sociedad.
- c)** En fecha 22 de febrero de 2022 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a Transports de Barcelona, SA a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de hasta un máximo de 53 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de dicha adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción preferentemente al servicio público regular de transporte de viajeros por carretera de diferentes municipios del área metropolitana y también el servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el Barcelonés norte o cualquier otro servicio público de transporte en caso de necesidad justificada. La financiación de esta operación será asumida íntegramente por el AMB, ya sea en lo relativo a las operaciones de arrendamiento financiero como los gastos asumidos por la Sociedad.

- d) En fecha 19 de octubre de 2012 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía la financiación de tarificación social para el año 2012 por un importe de 7.770 miles de euros, según lo previsto en el Contrato Programa 2011-2012. Del importe total comprometido, el AMB liquidó para el año 2012 un importe de 2.770 miles de euros, quedando un importe pendiente de liquidar de 5.000 miles de euros. En fecha 13 de diciembre de 2021 se firmó un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía el plan de pagos de la financiación de tarificación social de 2012 pendiente de liquidación y por importe de 5.000 miles de euros en 4 años, desde 2022 hasta el 2025 por importe de 1.250 miles de euros por año.
- e) En fecha 29 de junio de 2021 se firmó un convenio entre el Area Metropolitana de Barcelona, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el que se establecía la financiación de tarificación social para el año 2021 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.
- f) En fecha 31 de mayo de 2022 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona autorizó y dispuso las transferencias corrientes a la compensación derivada del sistema de la tarificación social metropolitana del año 2022 por importe de 4.662 miles de euros a favor de Transports de Barcelona, SA i por importe de 3.108 miles de euros a favor de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Las transferencias se han hecho efectivas en su totalidad.

### **7.7 - Cobros de Subvenciones con posterioridad al cierre del ejercicio**

Se han recibido los siguientes importes, en miles de euros, para el conjunto de las dos Sociedades:

<b>Fecha Valor</b>	<b>Administración</b>	<b>Concepto</b>	<b>Total</b>
27-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
31-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2023	7.887
27-02-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
<b>Total</b>			<b>52.569</b>

## 7.8 - Impacto económico Covid-19 y guerra de Ucrania

A continuación, se detalla el impacto económico derivado del efecto de la pandemia Covid-19, de los sobrecostes de la energía y del conflicto entre Rusia y Ucrania, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para los años 2022 y 2021, que se ha informado a la Autoritat del Transport Metropolità, y que se estima en un importe total de 131.654 miles de euros, de los cuales 72.170 miles de euros corresponden al impacto de la covid-19 (195.450 miles de euros en el año 2021), y 59.484 miles de euros a los sobrecostes de la energía, tal y como se resume en el siguiente cuadro:

<b>Impacto en cuenta de resultados (Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Impacto covid-19</b>	<b>72.170</b>	<b>195.450</b>
Impacto por mayores gastos	6.107	13.988
Impacto en costes de personal	50	550
Ahorro en gastos variables	0	-4.123
Pérdida de ingresos	66.013	185.035
<b>Impacto sobrecostes energía</b>	<b>59.484</b>	<b>0</b>
Impacto precio gasóleo	4.994	0
Impacto precio gas natural	12.198	0
Impacto precio electricidad	42.292	0
<b>Total</b>	<b>131.654</b>	<b>195.450</b>

Como se puede ver en el cuadro, en el año 2022, el impacto más significativo de la Covid-19 se ha debido a la pérdida de ingresos de explotación, básicamente al descenso de la recaudación

derivada de la venta de títulos de transporte (66.013 miles de euros en el año 2022 y 185.035 miles de euros en el año 2021). Otro capítulo importante del impacto de la covid-19 ha sido el de mayores gastos de explotación, que ha supuesto 6.107 miles de euros (13.988 miles de euros en el año 2021). En concreto, este impacto se ha vinculado a actuaciones relacionadas con la limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones, actuaciones en vehículos y edificios, y material sanitario, entre otros.

Adicionalmente, en el año 2022 se han producido unos impactos significativos derivados de los sobrecostes por el incremento de los precios de la energía provocados principalmente por el conflicto entre Rusia y Ucrania. Para el cálculo del impacto, estimado en 59.484 miles de euros, se han descontado las subvenciones recibidas en virtud del RD Ley 14/2022 (1.189 miles de euros) y las bonificaciones trimestrales por gasóleo.

## **NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS**

### **8.1 – Categorías de activos financieros y pasivos financieros**

El valor en libros de cada una de las categorías de activos financieros y pasivos financieros, de los ejercicios 2022 y 2021, se muestra en los cuadros que se acompañan a continuación:

### 8.1.1 – Activos financieros, excepto inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo, multigrupo y asociadas

<b>Año 2022</b> (Miles de euros)		<b>ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO</b>			
<b>Categorías</b>	<b>Instrumentos de Patrimonio</b>	<b>Valores representativos de deudas</b>	<b>Créditos, derivados y otros</b>	<b>Total</b>	
Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			41.233	41.233	
Activos financieros a coste amortizado			141.685	141.685	
Activos financieros a coste	65			65	
<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>182.918</b>	<b>182.983</b>	

<b>Año 2021</b> (Miles de euros)		<b>ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO</b>			
<b>Categorías</b>	<b>Instrumentos de Patrimonio</b>	<b>Valores representativos de deudas</b>	<b>Créditos, derivados y otros</b>	<b>Total</b>	
Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			44.169	44.169	
Activos financieros a coste amortizado			17.444	17.444	
Activos financieros a coste	124			124	
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>0</b>	<b>61.613</b>	<b>61.737</b>	

<b>Año 2022</b> (Miles de euros)		<b>ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO</b>			
<b>Categorías</b>	<b>Instrumentos de Patrimonio</b>	<b>Valores representativos de deudas</b>	<b>Créditos, derivados y otros</b>	<b>Total</b>	
Activos financieros a coste amortizado			68.216	68.216	
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>68.216</b>	<b>68.216</b>	

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos financieros a coste amortizado			101.565	101.565
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>101.565</b>	<b>101.565</b>

### a) Instrumentos de patrimonio

Transports de Barcelona, SA participa en las empresas y por los importes, en miles de euros, que se detallan a continuación:

Año 2022	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TB	
			Importe	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	60	3,92
<b>Total</b>			<b>65</b>	

Año 2021	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TB	
			Importe	%
Promociones Bus, S.A	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	60	3,92
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	59	1,00
<b>TOTAL</b>			<b>124</b>	

- Promociones Bus, SA domiciliada en Madrid, calle Orense 20, es una sociedad que, a pesar de tener un amplio objeto social, desde su constitución, su actividad



se ha limitado al alquiler de los locales de los cuales es propietaria en Madrid, a la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS).

- Ensitrans, Agrupación Europea de Interés Económico se creó el 1 de agosto de 1991. Está formada por las empresas Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA y Ferconsult-Consultoría, Estudios e Projectos de Engenharia, SA. Su objeto social es la prestación de servicios de estudio, consultoría, proyectos, asistencia técnica, etc., a los sistemas de transporte.
- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA tiene como objeto social la realización de estudios y análisis sobre aspectos urbanísticos y territoriales, y la proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones, infraestructuras y sistemas urbanos.

#### b) Otros activos financieros a largo plazo

El epígrafe de otros activos financieros a largo plazo del balance de situación adjunto incluye los siguientes conceptos:

(Miles de euros)	Saldo	Saldo
	31-12-2022	31-12-2021
Préstamos al personal	2.304	2.112
Materialización de provisiones	19.406	18.965
Fianzas y depósitos	2.126	2.095
Imposiciones a largo plazo	21.827	25.204
Otros créditos a largo plazo	2.155	1.262
<b>Total</b>	<b>47.818</b>	<b>49.638</b>



### Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

<b>Año 2022</b>	<b>Importe (Miles de euros)</b>	<b>Tipo</b>	<b>Vencimiento</b>
Al personal	2.304	1%-4,25%	En 3-6 años
<b>Total</b>	<b>2.304</b>		

<b>Año 2021</b>	<b>Importe (Miles de euros)</b>	<b>Tipo</b>	<b>Vencimiento</b>
Al personal	2.112	1%-4,25%	En 3-6 años
<b>Total</b>	<b>2.112</b>		

Los préstamos concedidos al personal son principalmente para la compra y la adecuación de viviendas, en virtud de acuerdos contractuales regulados por convenio colectivo.

### Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2022 se ha aplicado un importe de 1.481 miles de euros y 1.567 en 2021 (nota 14).

La materialización de provisiones corresponde a otras inversiones financieras a largo plazo.

## 8.1.2 – Pasivos financieros

Año 2022 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Pasivos financieros a coste amortizado	195.569		1.223	196.792
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			36.148	36.148
<b>Total</b>	<b>195.569</b>	<b>0</b>	<b>37.371</b>	<b>232.940</b>

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Pasivos financieros a coste amortizado	163.272		8.357	171.629
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			31.861	31.861
<b>Total</b>	<b>163.272</b>	<b>0</b>	<b>40.218</b>	<b>203.490</b>

Año 2022 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Pasivos financieros a coste amortizado	16.811		76.014	92.825
<b>Total</b>	<b>16.811</b>	<b>0</b>	<b>76.014</b>	<b>92.825</b>



Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Pasivos financieros a coste amortizado	16.475		32.740	49.215
<b>Total</b>	<b>16.475</b>	<b>0</b>	<b>32.740</b>	<b>49.215</b>

#### a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
a) Endeudamiento con entidades de crédito	98.283	73.500
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 8.1.1.b)	16.746	12.901
c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	0	7.274
d) Leasing	97.285	89.772
e) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 8.1.1.b)	19.407	18.965
f) Proveedores de inmovilizado	0	15
g) Fianzas y depósitos	1.219	1.063
<b>Total</b>	<b>232.940</b>	<b>203.490</b>

#### Préstamos con entidades de Crédito

La compra de material móvil de los años 2019, 2020, 2021 y 2022 no se ha hecho con arrendamiento financiero como se hacía habitualmente.

Para el año 2021 se financió con un préstamo del BEI (Banco Europeo de Inversiones) formalizado en fecha 27 de mayo de 2019 y por importe de 73.500 miles



de euros que se amplió hasta 123.500 miles de euros en febrero de 2021 y que cubría la compra de autobuses del periodo 2019 a 2021.

A medida que se va produciendo la entrada de los vehículos y se pagan las facturas, se dispone de este préstamo. Cada disposición se convierte en un crédito individual con las condiciones económicas de prudencia financiera que haya en el momento de la disposición y su vencimiento que como máximo, puede llegar a los 16 años desde la fecha de la disposición. Durante el año 2021 se realizaron dos disposiciones que sumaban un total de 36.500 miles de euros (durante el año 2020 se hicieron tres disposiciones que sumaban un total de 37.000 miles de euros). A 31 de diciembre de 2021, ya se alcanzó la cifra de 73.500 miles de euros, importe total del préstamo formalizado en fecha 27 de mayo de 2019.

En fecha 14 de diciembre de 2020 se firmó un préstamo con Council of Europe Development Bank por importe de 47.000 miles de euros. Durante el año 2022 se han realizado dos disposiciones por importe de 22.716 y 2.206 miles de euros, respectivamente.

En fecha 17 de octubre de 2022 se ha firmado un préstamo de 4.984 miles de euros con Caixa d'Enginyers para financiar la compra de 14 autobuses estándar híbridos para el AMB. Durante el ejercicio 2022 se ha realizado una disposición inicial de 249 miles de euros.

A continuación, se detallan los vencimientos de las diferentes disposiciones que se han realizado de estos préstamos en los años 2022 y 2021:



Año 2022 (Milers d'euros)	Vencimientos						Resto
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	
Crédito BEI 1ª disposición vto.19-03-2036	12.000	0	923	923	923	923	8.308
Crédito BEI 2ª disposición vto.14-04-2036	18.000	0	1.385	1.385	1.385	1.385	12.460
Crédito BEI 3ª disposición vto.11-06-2036	7.000	0	539	539	539	539	4.844
Crédito BEI 4ª disposición vto.23-07-2037	15.000	0	0	1.154	1.154	1.154	11.538
Crédito BEI 5ª disposición vto.27-09-2037	21.500	0	0	1.654	1.654	1.654	16.538
Crédito CEB 1º disposición vto.31-03-2037	22.716	0	1.623	1.623	1.623	1.623	16.224
Crédito CEB 2ª disposición vto.24-10-2037	2.026	0	145	145	145	145	1.446
Crédito Caixa d'Enginyers vto.10-03-2035	249	208	41	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>98.491</b>	<b>208</b>	<b>4.656</b>	<b>7.423</b>	<b>7.423</b>	<b>7.423</b>	<b>71.358</b>

Año 2021 (Milers d'euros)	Vencimientos					Resto	
	Total	2022	2023	2024	2025		
Crédito BEI 1ª disposición vto.19-03-2036	12.000	0	0	923	923	923	9.231
Crédito BEI 2ª disposición vto.14-04-2036	18.000	0	0	1.385	1.385	1.385	13.845
Crédito BEI 3ª disposición vto.11-06-2036	7.000	0	0	539	539	539	5.383
Crédito BEI 4ª disposición vto.23-07-2037	15.000	0	0	0	1.154	1.154	12.692
Crédito BEI 5ª disposición vto.27-09-2037	21.500	0	0	0	1.654	1.654	18.192
<b>Total</b>	<b>73.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.847</b>	<b>5.655</b>	<b>5.655</b>	<b>59.343</b>

En el año 2022 se han firmado diversos contratos de compra de autobuses según el siguiente cuadro:

Año 2022 (Miles de euros)			
Fecha contrato	Núm. unidades de buses	Núm. unidades buses entrados en 2022	Importes contratos
14-10-2022	28	0	13.860
17-10-2022	14	0	4.984
11-11-2022	17	0	8.670
11-11-2022	20	0	15.980
20-12-2022	4	0	1.980
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>45.474</b>



En el año 2021 se firmaron diversos contratos de compra de autobuses según el siguiente cuadro:

<b>Año 2021</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Fecha contrato</b>	<b>Núm. unidades de buses</b>	<b>Núm. unidades buses entrados en 2020 y 2021</b>		<b>Importes contratos</b>
23-06-2021	10	0		1.563
23-07-2021	85	55		26.630
23-07-2021	23	19		9.603
10-11-2021	24	24		12.250
12-11-2021	25	0		12.250
15-11-2021	29	16		21.605
18-11-2021	14	14		6.160
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>128</b>		<b>90.061</b>

A 31 de diciembre de 2022 la Sociedad mantenía formalizadas pólizas de crédito con vencimiento 2023 con un límite de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2021 este límite era de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto.

#### Acreeedores por arrendamiento financiero

Las deudas con acreedores por arrendamiento financiero a largo plazo se relacionan a continuación:

<b>Año 2022</b>	<b>(Miles de euros)</b>	<b>Vencimientos</b>					
		<b>Total</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Contratos año 2011	810	786	24	0	0	0	0
Contratos año 2013	852	442	376	34	0	0	0
Contratos año 2015	4.492	1.463	1.486	766	694	83	0
Contratos año 2016	12.445	2.482	2.515	2.547	2.268	2.260	373
Contratos año 2017	28.046	4.401	4.430	4.460	4.490	4.521	5.744
Contratos año 2018	19.521	2.809	2.819	2.830	2.840	2.850	5.373
Contratos año 2021	10.720	1.048	1.050	1.053	1.055	1.057	5.457
Contratos año 2022	20.399	1.865	1.885	1.904	1.924	1.945	10.876
<b>Total</b>	<b>97.285</b>	<b>15.296</b>	<b>14.585</b>	<b>13.594</b>	<b>13.271</b>	<b>12.716</b>	<b>27.823</b>



Año 2021 (Miles de euros)	Total	Vencimientos					
		2023	2024	2025	2026	2027	Resto
Contratos año 2010	469	469	0	0	0	0	0
Contratos año 2011	2.669	1.793	852	24	0	0	0
Contratos año 2013	1.347	495	442	376	34	0	0
Contratos año 2015	5.931	1.439	1.463	1.486	766	694	83
Contratos año 2016	14.895	2.450	2.482	2.515	2.547	2.268	2.633
Contratos año 2017	32.416	4.370	4.401	4.430	4.460	4.490	10.265
Contratos año 2018	22.319	2.798	2.809	2.819	2.830	2.840	8.223
Contratos año 2021	9.725	865	866	868	870	872	5.384
<b>Total</b>	<b>89.771</b>	<b>14.679</b>	<b>13.315</b>	<b>12.518</b>	<b>11.507</b>	<b>11.164</b>	<b>26.588</b>

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

En el año 2022 se han firmado los siguientes contratos de leasing encargados por el AMB a Transports de Barcelona, SA:

Año 2022 (Miles de euros)			
Fecha contrato	Núm.unidades de buses	Núm.unidades buses entrados al 2022	Importes contratos
28-07-2022	40	40	14.634
28-07-2022	47	0	17.195
28-07-2022	21	0	11.650
28-07-2022	18	0	10.209
04-08-2022	17	11	6.220
17-10-2022	3	0	470
17-10-2022	12	0	5.820
17-10-2022	7	0	2.492
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>51</b>	<b>68.690</b>



En el año 2021 se firmaron los siguientes contratos de leasing encargados por el AMB a Transports de Barcelona, SA:

<b>Año 2021</b>			
<b>(Miles de euros)</b>			
<b>Fecha contrato</b>	<b>Núm.unidades de buses</b>	<b>Núm.unidades buses entrados al 2021</b>	<b>Importes contratos</b>
25-05-2021	20	20	7.438
25-05-2021	10	10	3.719
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>11.157</b>

Estos autobuses se han cedido al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Barcelona y otros municipios del área metropolitana (nota 7.6 y 15.1).

#### **b) Deudas no comerciales a corto plazo**

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

##### Deudas con entidades de crédito

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Por préstamos bancarios	208	0
Por intereses meritados pendientes de pago	291	167
<b>Total</b>	<b>499</b>	<b>167</b>



Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Deuda por leasing	15.785	16.111
Intereses de leasing	527	197
<b>Total</b>	<b>16.312</b>	<b>16.308</b>

Otros pasivos financieros

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Proveedores de inmovilizado	36.578	6.656
Fianzas y depósitos	1.382	384
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 7)	251	193
Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	0	2.832
Otras deudas	3.134	3.068
<b>Total</b>	<b>41.345</b>	<b>13.133</b>

Remuneraciones pendientes de pago

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	11.536	10.789
Sueldos y salarios pendientes de pago	937	1.093
Retenciones a los empleados y otros	347	331
<b>Total</b>	<b>12.820</b>	<b>12.213</b>

### c) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Proveedores	19.480	6.204
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	390	62
Acreedores	5.173	2.742
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg. Social	-3.194	-1.614
<b>Total</b>	<b>21.849</b>	<b>7.394</b>

“Cuentas como empresa colaboradora con la Seguridad Social” (en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales) incluye la reserva de estabilización y las cotizaciones afectadas a la colaboración pendientes de aplicación. En el ejercicio 2022, igual que en el ejercicio 2021, la reserva de estabilización ha resultado negativa dado que la sociedad ha asumido durante 3 años consecutivos las prestaciones por incapacidad temporal covid, resultando un importe total negativo de 3.194 miles de euros (1.614 miles de euros en el ejercicio 2021). Se ha reclamado al Instituto Nacional de Seguridad Social la devolución de las prestaciones pagadas por IT covid 2021 y también se reclamarán las del año 2022. En el ejercicio 2022 se han aplicado 39 miles de euros (79 miles de euros en el ejercicio 2021) para realizar inversiones en los locales comprados en 2018, sede del Centro Médico para atender las necesidades como empresa colaboradora con la Seguridad Social.

### 8.2 – Activos financieros y pasivos financieros valorados a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias

Se han incluido en la categoría de activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias, en coherencia con la política de gestión de estos activos, la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 (con un valor contable de 21.827 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 25.204 miles de euros a 31 de diciembre de 2021) y la

materialización de provisiones (con un valor contable de 19.406 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 18.965 miles de euros a 31 de diciembre de 2021).

Para ambos conceptos también se han clasificado como pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias los pasivos asociados por un importe de 36.148 miles de euros (31.861 miles de euros a 31 de diciembre de 2021). Para estos activos financieros clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.

### 8.3 – Clasificación por vencimientos

Los vencimientos previstos de las diferentes partidas de activos y pasivos financieros que tienen un vencimiento determinable y que integran el balance al cierre del ejercicio, se detallan en cada una de las notas de esta memoria descriptivas de estos instrumentos financieros.

### 8.4 – Correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito

Los movimientos de los ejercicios, para cada clase de activos financieros, de las cuentas correctoras representativas de las pérdidas por deterioro originadas por el riesgo de crédito, se detallan a continuación:

Año 2022 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
<b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2022</b>	<b>3.014</b>	<b>3.014</b>
Dotaciones	7	7
Aplicaciones	-88	-88
<b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2022</b>	<b>2.933</b>	<b>2.933</b>

Año 2021 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
<b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2021</b>	<b>95</b>	<b>95</b>
Dotaciones	2.919	2.919
Aplicaciones	0	0
<b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2021</b>	<b>3.014</b>	<b>3.014</b>

## 8.5 – Información relacionada con la cuenta de pérdidas y ganancias y el patrimonio neto

Año 2022		
ACTIVOS FINANCIEROS		
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	257
Activos financieros a coste	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>257</b>

Año 2021		
ACTIVOS FINANCIEROS		
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	306
Activos financieros a coste	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>306</b>



**Año 2022**

**PASIVOS FINANCIEROS**

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Pérdidas (-) o ganancias netas (+)</b>	<b>Gastos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo</b>
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-1.473
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>-1.473</b>

**Año 2021**

**PASIVOS FINANCIEROS**

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Pérdidas (-) o ganancias netas (+)</b>	<b>Gastos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo</b>
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-1.215
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>-1.215</b>

## 8.6 – Contabilidad de coberturas

### 8.6.1 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2022 no se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo (en el año 2021 tampoco se registraron) y no se han efectuado transferencias ni de beneficio ni de gastos de patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias (en el año 2021 tampoco se efectuaron).

### 8.7 – Valor razonable

El valor razonable de los instrumentos financieros que cotizan en mercados activos se basa en los precios de mercado en la fecha de cierre.

Para los instrumentos financieros no negociados en un mercado activo la Sociedad utiliza el descuento de flujos de caja esperados, y se basa en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros en la fecha de cierre del ejercicio.

Para los préstamos a cobrar y a pagar a tipo variable, se ha estimado que el valor razonable coincide con el importe por el que están registrados. También se ha efectuado esta misma estimación para los que están formalizados a tipo fijo, siempre que éste se aproxime al de mercado en la fecha de cierre del ejercicio.

En la nota 8.1.1 se describen los instrumentos de patrimonio no cotizados clasificados como activos disponibles para la venta y que se han valorado a coste, dado que no ha sido posible determinar de forma fiable su valor razonable como consecuencia de la tipología de las participaciones de capital incluidas en esta partida.

Dadas las consideraciones anteriores y que el valor razonable de los diferentes instrumentos financieros ya se ha detallado en los apartados correspondientes a cada tipo de activo y pasivo sólo cabe informar que no se mantiene ningún instrumento financiero con un valor razonable significativamente diferente a su valor contable.

## 8.8 – Empresas del Grupo, multigrupo y asociadas

### Empresas del Grupo y asociadas

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 las empresas del Grupo y asociadas a Transports de Barcelona, SA presentaban los siguientes valores contables:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	9.174	9.174
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	5.002	5.002
SOC Mobilitat	2.034	0
<b>Total</b>	<b>16.210</b>	<b>14.176</b>



- Transports Metropolitans de Barcelona, SL

En fecha 6 de octubre de 2004, se constituyó la sociedad “Transports Metropolitans de Barcelona, SL” en la que Transports de Barcelona, SA participa con 155 acciones numeradas de la 1 a la 155 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del 50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social, entre otros, la gestión de servicios de transporte público para personas, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos. En fecha 4 de mayo de 2015 se efectuó una ampliación de capital de 320 miles de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 16.000 nuevas acciones, numeradas de la 311 a la 16.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 161.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado.

En fecha 25 de noviembre de 2021 Transports de Barcelona, SA compró a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA las 16.155 participaciones sociales, número 156-130 y 16.311-32.310 de 10 euros de valor nominal cada una, que esta última tenía de la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, SL. El precio de adquisición fue de 1.413 miles de euros. Con esta operación, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA deja de tener ninguna participación en Transports Metropolitans de Barcelona, SL.

En la misma fecha, se efectuó una ampliación de capital en la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, SL de 7.600 miles de euros en la que Transports de Barcelona, SA ha suscrito 760.000 nuevas acciones, numeradas de la 32.311 a la 792.310 ambos incluidos, de 10 euros de valor nominal cada una de ellas. El capital está totalmente desembolsado.

Como consecuencia de estos dos hechos, la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 9.174.350 euros, representando un 100% del total.

En fecha 1 de julio de 2015 esta sociedad comenzó su actividad. En el balance cerrado a 31-12-2022, los fondos propios totales son de 8.536 miles de euros (8.394 miles de euros en el ejercicio 2021 incluida la ampliación de capital antes mencionada de 7.600 miles de euros), con un capital social de 7.923 miles de euros, y un beneficio en el ejercicio 2022 de 142 miles de euros (en el año 2021 fue una pérdida de 104 miles de euros).

- **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA**

En fecha 6 de octubre de 2004 se constituyó la sociedad “Telefèric de Montjuïc, SL” en la que Transports de Barcelona, SA participó con 155 acciones numeradas de la 1 a la 155 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del 50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social el proyecto, el diseño, la planificación, la construcción, la gestión y la explotación de servicios y modos de transporte público o de otras formas de movilidad de personas y equipajes, con carácter o finalidad de ocio, turística o cultural. En fecha 28 de abril de 2005 “Telefèric de Montjuïc, SL” se convierte en Sociedad Anónima efectuando una ampliación de capital de 7.000.000 de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 450.000 nuevas acciones, numeradas de la 311 a la 450.310 ambas incluidas, que representan un capital de 4.500.000 euros desembolsado en un 25% de su valor. En fecha 15 de enero de 2007 se procede a efectuar el desembolso pendiente del 75%. En fecha 30 de marzo de 2007 se efectuó una nueva ampliación de capital de 3.000.000 de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 50.000 nuevas acciones, numeradas de la 950.311 a la 1.000.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 5.001.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado. En fecha 16 de mayo de 2007 esta sociedad empezó a prestar servicio. El 14 de octubre de 2008 se procedió a cambiar la razón social de esta sociedad, pasando a ser “Projectes i Serveis de Mobilitat, SA”. En el balance cerrado a 31-12-2022, los fondos propios totales son de 72.621 miles de euros (66.626 miles de euros del ejercicio 2021), con un capital social de 10.003 miles de euros y un beneficio del ejercicio 2022 de 5.995 miles de euros (en el año 2021 fue un beneficio de 1.323 miles de euros).

Durante los ejercicios 2022 y 2021, Transports de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de esta sociedad.

- Transports Ciutat Comtal, SA

En fecha 14 de marzo de 1991 fue constituida la sociedad “Transports Ciutat Comtal, SA” a partes iguales por Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA y Martí & Renom, SA con domicilio social en Barcelona, Rambla Catalunya, nº123, con el objeto social de realizar la explotación y administración de cualquier actividad relacionada directamente con los transportes públicos o privados.

En el balance cerrado a 30-11-2021, los fondos propios totales son de 19.976 miles de euros respecto a los 18.337 miles de euros del ejercicio anterior, con un capital social de 902 miles de euros del cual el 33,33% pertenecía a Transports de Barcelona, SA hasta el 12 de mayo de 2021, y un resultado del ejercicio de 1.606 miles de euros (respecto a los 2.493 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 56.556 miles de euros (respecto a los 51.496 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 36.167 miles de euros (respecto a los 32.938 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2021 figuran unos ingresos totales por importe de 45.703 miles de euros (respecto a los 39.740 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2021, Transports de Barcelona, SA no cobró dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA. Sus acciones no cotizan en Bolsa.

En fecha 13 de mayo de 2021, Transports de Barcelona, SA vendió a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, 5.000 acciones nominativas, números 10.001 a 15.000, inclusive, de 60,10 euros de valor nominal cada una (acciones que representaban el 33,33% del capital social de la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA). El precio de esta compraventa fue de 7.600 miles de euros a razón de 1.520 euros por acción (precio satisfecho mediante transferencia bancaria en el momento de la operación de compraventa). Como consecuencia de esta operación, la sociedad Transports de Barcelona, SA, dejó de tener participación en la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA.

En fecha 17 de diciembre de 2021, Transports Metropolitans de Barcelona, SL compró a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA la totalidad de las acciones que esta última tenía de Transports Ciutat Comptal, SA por un precio de 6.600 miles de euros.

- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA

Societat Catalana per a la Mobilitat, SA tiene como objetivo la ejecución del proyecto T-Mobilitat para la implementación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión, que en su momento suscribió la ATM, incluyendo: la adquisición y mantenimiento del hardware y sistemas instalados de la T-Mobilitat; la gestión de la atención al cliente, implantación y gestión del nuevo Centro de Atención al Cliente de toda Cataluña; la implantación y gestión del Nuevo Centro de Gestión de la Información del Transporte; la gestión, comercialización y distribución de los soportes de la nueva tarjeta T-Mobilitat; la gestión y comercialización de los nuevos canales de venta; la contratación/gestión de los ingresos por publicidad; la gestión del know-how/exportación de tecnología propia de la ATM; y la escalabilidad funcional del proyecto. En fecha 23 de mayo de 2017 se efectuó una donación a Transports de Barcelona, SA de 2 acciones con valor nominal de 49 miles de euros por acción y un valor razonable de 59 miles de euros. En fecha 26 de octubre de 2022 la Junta General de la Sociedad acordó y aprobó la ampliación de capital por un importe de 3.950 miles de euros de los cuales 1.975 miles de euros fueron suscritos por Transports de Barcelona, SA y el resto, (1.975 miles de euros) por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, representando la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad un 15%, igual que la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (15%). Con esta operación el valor en libros de las acciones de SOC Mobilitat SA, es de 2.034 miles de euros para cada una de las Sociedades, de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. Adicionalmente, Transports de Barcelona, SA juntamente con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA le concedieron un crédito subordinado por un importe total de 3.950 miles de euros (50% por cada sociedad).

En el balance a 31-12-2022, el patrimonio neto es de 18.809 miles de euros (9.100 miles de euros en el ejercicio 2021) con unos fondos propios totales de 13.429 miles de euros (9.026 miles de euros en el ejercicio 2021), un capital social de 13.823 miles de euros

(9.874 miles de euros en el ejercicio 2021), y un beneficio en el ejercicio 2022 de 453 miles de euros (206 miles de euros en el ejercicio 2021). El resultado de explotación del ejercicio 2022 han sido de 3.376 miles de euros (4.995 miles de euros en el ejercicio 2021).

- En el ejercicio 2021, los créditos a empresas del grupo correspondían a la cuenta corriente por asistencia financiera a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por importe de 39.000 miles de euros (nota 17). En el ejercicio 2022, se han liquidado estos créditos, por tanto, el importe es cero.

### Magnitudes de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB

A continuación, se detallan las principales magnitudes de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB de los ejercicios 2022 y 2021:

<b><u>BALANCE DE SITUACIÓN</u></b>	<b>(Miles de euros)</b>	
<b>ACTIVO</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Activo no corriente	1.938.856	1.715.862
Activo corriente	268.183	290.051
<b>Total Activo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.913</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		
Patrimonio Neto	1.004.815	863.909
Pasivo no corriente	868.589	881.551
Pasivo corriente	333.635	260.453
<b>Total Pasivo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.913</b>
<b><u>CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS</u></b>		
Ingresos	1.009.245	906.511
Gastos de explotación	-977.830	-884.668
Resultado Financiero	-24.498	-20.195
Particip.en beneficios soc. puestas en equivalencia	508	831
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>7.425</b>	<b>2.479</b>
Impuesto sobre sociedades	-201	-55
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>7.224</b>	<b>2.424</b>



## **8.9 – Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros**

### **8.9.1 – Información cualitativa**

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye los riesgos de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés y riesgo de precios), riesgo de crédito (reducido dada la actividad de la Sociedad) y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su posición financiera.

La gestión del riesgo está controlada por el servicio económico financiero de la Sociedad que identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros conforme a las políticas aprobadas por la Dirección de la Sociedad y su Consejo de Administración.

#### Información sobre el LEI (Legal Entity Identifier)

La “European Market Infrastructure Regulation” (EMIR) es una normativa aprobada por el Parlamento Europeo y por el Consejo Europeo de fecha 4 de julio de 2012. Tiene como objetivo incrementar la estabilidad y la transparencia de los mercados derivados en la UE estableciendo una serie de requisitos operacionales que afectan a las contrapartidas de los contratos de derivados, siempre y cuando sean entidades residentes en la UE.

Entre los objetivos destacan:

- La necesidad que las partes implicadas en una operación lleven a cabo una conciliación de las carteras con la periodicidad que marca la normativa.
- La comunicación de las operaciones a un Registrador operacional a partir del 12 de febrero de 2014.



Para facilitar la comunicación de las operaciones en este registro, es necesario e imprescindible que las partes tengan un identificador de Entidad Legal (LEI-Legal Entity Identifier), es un código único que identifica cada contrapartida y que sirve para poder realizar la comunicación. En el caso de España, el proveedor del LEI es el Registro Mercantil.

Es práctica habitual en el mercado financiero, delegar la comunicación de las operaciones a las entidades financieras implicadas, tal y como está haciendo Transports de Barcelona, SA.

Transports de Barcelona, SA efectuó la solicitud el pasado 3 de febrero y el Registro Mercantil se la facilitó el 14 de febrero de 2014.

Este identificador debe renovarse anualmente ante el Registro Mercantil, trámite que la Sociedad cumple periódicamente.

### **8.9.2 – Información cuantitativa**

La Sociedad mantiene el criterio de provisionar el riesgo de crédito cuando el activo financiero se mantiene por un período superior a un año natural. La cancelación o baja de balance se produce cuando se determina de forma fiable la imposibilidad de cobro del activo. En las notas 8.3 y 8.4 se especifican las correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito y la clasificación por vencimientos.

Adicionalmente en la nota 8.1.2 figuran detallados los vencimientos de los pasivos financieros.

### **8.10 – Fondos propios**

Durante los ejercicios 2022 y 2021, las partidas que componen los fondos propios han presentado las siguientes variaciones:

<b>Año 2022</b>				
<b>(Miles de euros)</b>	<b>Saldo</b>	<b>Aplicación</b>	<b>Resultado</b>	<b>Saldo</b>
	<b>01-01-2022</b>	<b>Resultado</b>	<b>2022</b>	<b>31-12-2022</b>
Capital suscrito	8.415	0	0	8.415
Reserva legal	1.683	0	0	1.683
Reserva revalorización	15.962	0	0	15.962
Reserva por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	0	0	0	0
Otras reservas	101.924	7.259	0	109.183
Resultado del ejercicio	7.259	-7.259	0	0
<b>Total</b>	<b>135.243</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>135.243</b>

<b>Año 2021</b>				
<b>(Miles de euros)</b>	<b>Saldo</b>	<b>Aplicación</b>	<b>Resultado</b>	<b>Saldo</b>
	<b>01-01-2021</b>	<b>Resultado</b>	<b>2021</b>	<b>31-12-2021</b>
Capital suscrito	8.415	0	0	8.415
Reserva legal	1.683	0	0	1.683
Reserva revalorización	15.962	0	0	15.962
Reserva por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	0	0	0	0
Otras reservas	101.924	0	0	101.924
Resultado del ejercicio	0	0	7.259	7.259
<b>Total</b>	<b>127.984</b>	<b>0</b>	<b>7.259</b>	<b>135.243</b>

#### a) Información sobre la partida "Capital"

En fecha 7 de junio de 2001 la Junta General Ordinaria de Transports de Barcelona, SA, conforme al artículo 144 de la Ley de Sociedades Anónimas, acordó red denominar el capital social en euros.

Después de esta redenominación el capital social se fija en ocho millones cuatrocientos catorce mil ochocientos cuarenta y cuatro euros (8.414.844,00) representado por acciones nominativas completamente liberadas.



Las acciones están distribuidas en tres series: Serie A) de cincuenta y siete mil doscientas acciones de un euro y cincuenta céntimos cada una; Serie B) de ciento setenta y una mil cuatrocientas acciones de tres euros y un céntimo cada una; y Serie C) de trece mil acciones de seiscientos un euro y un céntimo cada una.

## **b) Titularidad de las acciones**

Corresponden en su totalidad a la AMB (antes EMT), en virtud de los siguientes acuerdos:

El día 9 de octubre de 1990 se firmó entre la Administración General del Estado, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, el Contrato Programa para la financiación de las Empresas Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, en el período 1990-1993.

En el marco de los acuerdos contenidos en el citado documento se preveía la posibilidad de transferencia de las acciones de ambas Empresas a la EMT por parte de su propietario, el Ayuntamiento de Barcelona.

Esta posibilidad se materializó por acuerdo del Plenario del Ayuntamiento de Barcelona de fecha 30 de noviembre de 1990, continuación de otro anterior de fecha 7 de enero de 1987.

Por otro lado, el Consejo Metropolitano de la EMT en fecha 29 de noviembre de 1990 asumió la titularidad de las acciones de las sociedades Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Como consecuencia de todo lo anterior, el 15 de abril de 1991 se firmó el convenio entre el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, por el cual se formalizó el acta de transferencia de las acciones de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

En fecha 21 de julio de 2011 se constituyó el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtud a la Ley 31/2010 del 3 de agosto, aprobada por unanimidad por el Parlament de Catalunya, y en la misma fecha el Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona adoptó la adscripción al AMB de las sociedades mercantiles de capital íntegramente público Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. El AMB sucede a la EMT en la titularidad de las acciones de las sociedades mercantiles en las que ésta participaba según la citada ley.

No hay contratos con el accionista único, excepto aquellos que puedan derivarse de la propia actividad y que se mencionan en esta memoria.

### **c) Reserva Legal**

El artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capitales establece que las sociedades destinarán el 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance al menos, el 20% del capital social. Esta reserva, mientras no supere el límite indicado, sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existieran otras reservas disponibles suficientes para dicho fin, o a aumentar el capital social en la parte que exceda del 10% del capital ya aumentado, y sólo será disponible por los accionistas en caso de liquidación de la Sociedad.

El saldo de la reserva legal a 31 de diciembre de 2022 representa el 20% de la cifra del capital social.



## NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA

### 9.1 – Transacciones en moneda extranjera

Las transacciones efectuadas en moneda extranjera durante los ejercicios 2022 y 2021, son las siguientes:

Año 2022 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar	Euro
	Servicios recibidos	32.000	39.383	577
<b>Total</b>	<b>32.000</b>	<b>39.383</b>	<b>577</b>	<b>529</b>

Año 2021 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro
	Servicios recibidos	32.000
<b>Total</b>	<b>32.000</b>	<b>36.083</b>

## NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL

### 10.1 – Información de carácter fiscal

La Sociedad tiene abiertos de inspección todos los ejercicios no prescritos y para los tributos y cotizaciones sociales a los cuales está sometida. De acuerdo con la normativa legal aplicable, las autoliquidaciones no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido

comprobadas por la inspección tributaria o laboral o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años establecido para todos los tributos y cotizaciones sociales. En ningún caso se ha producido el efecto de interrupción del plazo de prescripción.

Pueden existir interpretaciones o criterios en materia tributaria no compartidos por la inspección fiscal. En opinión de la Dirección de la Sociedad, si se produjesen las circunstancias anteriores en la revisión de los ejercicios abiertos a la inspección, los pasivos contingentes que podrían originarse no serían de importe significativo. Al margen de lo expuesto, la Sociedad presenta todas sus declaraciones cumpliendo estrictamente sus obligaciones fiscales tanto formales como materiales.

## 10.2 – Administraciones Públicas. Cuentas deudoras y acreedoras

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 los saldos que componen los epígrafes deudores y acreedores de Administraciones Públicas son los siguientes:

(Miles de euros)	Año 2022		Año 2021	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
<b>Administraciones Públicas Deudoras</b>				
Por IVA	7.495		5.790	
Por IVA Intracomunitario	2		2	
Por Impuesto sobre Sociedades	298		321	
<b>Administraciones Públicas Acreedoras</b>				
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		6.089		4.844
Por Seguridad Social (Cuotas mes de noviembre y diciembre)		5.136		5.012
<b>Total</b>	<b>7.795</b>	<b>11.225</b>	<b>6.113</b>	<b>9.856</b>

Dentro del epígrafe Administraciones Públicas, se incluyen los siguientes conceptos y situaciones:

- a) Liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 pendientes de devolución por 298 miles de euros.



- b) Con fecha efecto 1 de abril de 2012, la Sociedad quedó inscrita en el Registro de Devolución Mensual del IVA de la AEAT (REDEME). En fecha 31 de diciembre de 2022, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 7.495 miles de euros, de los cuales 2.901 miles de euros, 2.671 miles de euros y 1.923 miles de euros corresponden a las liquidaciones de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2022, respectivamente. En fecha 27 de enero de 2023 se ha cobrado 2.901 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de octubre de 2022.

### 10.3 – Impuesto sobre Beneficios

- a) Las bases imponibles de los ejercicios 2022 y 2021 tienen el siguiente detalle:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Resultado contable del ejercicio	40	7.259
Diferencia positiva permanente	146	130
Diferencia negativa temporaria	-1.887	-1.887
Diferencia negativa permanente	0	-6.935
Impuesto sobre Sociedades	0	40
<b>Base Imponible previa</b>	<b>-1.701</b>	<b>-1.393</b>
<i>Base Imponible previa actividad bonificada</i>	<i>-1.701</i>	<i>-1.758</i>
<i>Base Imponible previa actividad no bonificada</i>	<i>0</i>	<i>365</i>
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	0	-91
<b>Base Imponible</b>	<b>-1.701</b>	<b>274</b>
Cuota íntegra (25%)	0	68
Bonificación (99%)	0	0
Deducciones	0	-28
<b>Cuota líquida positiva</b>	<b>0</b>	<b>40</b>

La diferencia negativa temporaria corresponde al 10% de la reversión del 30% del importe de los gastos de amortización contable de los años 2013 y 2014 que no eran

fiscalmente deducibles. La diferencia negativa permanente por 6.395 miles de euros correspondía a la excepción del 95% aplicable sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades residentes en el año 2021.

### b) Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores

A continuación, se relacionan las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensación, así como los ejercicios hasta los cuales se pueden aplicar:

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores
Año	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
2018	3.777
2019	2.777
2020	1.782
2021	1.392
<b>TOTAL</b>	<b>17.111</b>
<b>Pendiente de deducir 2022</b>	<b>0</b>

### c) Deduciones

A continuación se relacionan las deducciones pendientes de imputar y que se pueden aplicar durante los 15 años siguientes al ejercicio en que se originan:



	<b>Ejercicio de origen</b>	<b>Importe pendiente de imputar</b>
Inversiones para medio ambiente	2007	938
	2008	11
	2009	446
	2010	170
	2011	31
	2012	20
	2013	24
	2014	7
Creación ocupación minusválidos	2008	81
	2009	69
	2010	83
	2011	62
	2013	9
Contribuciones a Planes de Pensiones	2007	156
	2008	110
	2009	68
	2010	35
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2014	43
	2015	36
	2016	26
	2017	35
	2018	44
	2019	39
	2020	37
	2021	41
	Gastos de formación profesional	2009
2010		8
Innovación Tecnológica	2021	74
<b>TOTAL</b>		<b>2.722</b>

#### 10.4 – Otros aspectos fiscales

Durante el ejercicio 2022, se han publicado diferentes Reales Decretos Ley para hacer frente, de manera excepcional y temporal, a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania y a otras situaciones de vulnerabilidad. Referente a la tributación, los RD Ley que afectan principalmente a la sociedad son el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, el RD Ley 11/2022, de 25 de junio, el RD Ley 17/2022, de 20 de septiembre y el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre.

- Aplicación del tipo de IVA reducido del 10% y superreducido del 5% en las facturas recibidas de suministro de energía eléctrica

Los diferentes Reales Decretos Ley publicados a lo largo de los años 2021 y 2022, establecían unos requisitos en la aplicación de los tipos de IVA del 10% y, más tarde, del 5%, desde el día 26 de junio de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2023. El impacto en la Sociedad ha sido mínimo, dado que la mayoría de instalaciones eléctricas superan los 10 KW de potencia contratada que se fija como límite a considerar.

- Aplicación del tipo de IVA superreducido del 5% en las facturas recibidas de suministro de gas natural

El RD Ley 17/2022, de 20 de septiembre, establece una rebaja en el tipo de IVA aplicable al suministro de gas natural, cambiando del 21% ordinario al tipo superreducido del 5%, del 1 de octubre al 31 de diciembre de 2022. El RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre, prorroga esta rebaja al 5% de IVA hasta el 31 de diciembre de 2023.

- Impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos

Con la Ley 6/2018 de 3 de julio, vigente a partir del 1 de enero de 2019, desapareció el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos, quedando integrado dentro del tipo estatal especial del impuesto sobre hidrocarburos. Trimestralmente, la Sociedad recibe de la Agencia Tributaria 49 euros por cada 1.000 litros de gasóleo suministrado a los autobuses, 48 euros correspondientes a la parte estatal especial y 1 euro correspondiente a la parte estatal general de este impuesto sobre hidrocarburos. En relación a la devolución de la parte del impuesto sobre hidrocarburos del gasóleo profesional, durante el año 2022, la Sociedad ha recibido 681 miles de euros de la Agencia Tributaria por 13.903 miles de litros de gasóleo suministrado a los autobuses (en el año 2021 recibió 699 miles de euros por 14.283 litros de gasóleo suministrado).

- Bonificación extraordinaria y temporal en el precio final de determinados productos energéticos

Según indica el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, así como el RD Ley 11/2022, de 25 de junio, los diferentes suministradores han aplicado desde el día 1 de abril de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022 una bonificación de 20 céntimos por cada litro o kilogramo de carburante adquirido (IVA incluido), afectando principalmente al precio del gasóleo, Adblue y gas natural comprimido (GNC) de los elementos de transporte.

También, según el RD Ley 10/2022, de 13 de mayo, desde el día 15 de junio de 2022 y hasta el 31 de mayo de 2023, los suministradores aplican en sus facturas de electricidad el llamado “tope de gas” que regula los costes de generación de electricidad.

- Otros impuestos Especiales

- Impuesto sobre hidrocarburos

La Sociedad presentó reclamación económico administrativa para la devolución parcial del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional de los autobuses no reconocidos por la Agencia Tributaria, del período 2014, 2016 y 2017 (por un total de 100 miles de euros). En fecha 30 de abril de 2021 se recibió una resolución favorable del TEAR de Cataluña, en relación a la reclamación de 2017. Se cobraron 60 miles de euros el 4 de octubre de 2021, correspondiendo 53 miles de euros al principal y 7 miles de euros a intereses. En fecha 28 de marzo de 2022 se han recibido las dos resoluciones pendientes de los periodos 2014 y 2016, consideradas como favorables. A fecha de cierre de las Cuentas Anuales, la Sociedad está pendiente de recibir comunicación formal por parte de la Agencia Tributaria que haga efectiva estas dos resoluciones, liquidando el principal más los intereses.

Por otro lado, la Sociedad consiguió en el año 2021 el reconocimiento por parte de la Agencia Tributaria, de la exención del impuesto especial sobre hidrocarburos aplicado al consumo de gas de la central combinada de cogeneración de electricidad de Horta.

- IVPEE (Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica)

Este impuesto graba la producción e incorporación de energía eléctrica al sistema (7% del importe total recibido por la Sociedad por dicho concepto). El RD Ley 12/2021 de 24 de junio, estableció la suspensión temporal del IVPEE durante el tercer trimestre de 2021. Posteriormente, el RD Ley 17/2021 de 14 de septiembre, extendió también esta suspensión al cuarto trimestre de 2021. El RD Ley 29/2021, de 21 de diciembre, prorrogó la suspensión temporal de dicho impuesto hasta el 31-03-2022. Con el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, se alarga la suspensión hasta el 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, mantiene esta suspensión durante el tercer y cuarto trimestre de 2022. Finalmente, el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre, prorroga la suspensión temporal de este impuesto para todo el año 2023.

Asimismo, la Sociedad presentó en su momento, una reclamación económico administrativa por la devolución del IVPEE del período 2013-2018 (96 miles de euros), dada su derogación expresa según el RD Ley 15/2018. En fecha 3 de marzo de 2021, el TSJUE resolvió que la directiva europea de impuestos especiales no se opone a la normativa española que regula este impuesto, manifestando así la legalidad en la aplicación del IVPEE. La Sociedad decidió no presentar ningún recurso al respecto.

- Impuesto especial sobre la electricidad

El 16 de septiembre de 2021 entró en vigor el RD Ley 17/2021. En esta normativa se dictaba una nueva medida excepcional y transitoria desde esta fecha hasta el 31 de diciembre de 2021, donde se estableció una reducción del tipo de gravamen del 5,1127% al 0,5%, reducción aplicable directamente a las facturas recibidas de los suministradores y comercializadores de energía. El RD Ley 29/2021, de 21 de diciembre prorrogó la reducción de este impuesto hasta el 30 de abril de 2022, y más tarde, el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, lo alargó hasta el 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, alarga la extensión de esta reducción hasta el 31 de diciembre de 2022 y, finalmente, la prórroga abarca hasta el 31-12-2023, según el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre.



- Impuesto sobre gases fluorados de efecto invernadero

La Ley 16/2013, de 29 de octubre, reguló la introducción del impuesto sobre gases fluorados de efecto invernadero, con tal de grabar económicamente las emisiones de estos hidrocarburos halogenados debido a su alto impacto medioambiental. El Reglamento de este impuesto queda establecido en el RD 1042/2013, de 27 de diciembre. Hasta el 31 de agosto de 2022, la adquisición de nuevos elementos estaba exenta de la aplicación de este impuesto, pero el nuevo RD 712/2022, de 30 de agosto, graba la primera recarga en elementos nuevos de gases fluorados, así como las sucesivas recargas de gas fluorado que se realicen.

• Suministro Inmediato de Información a la AEAT (SII)

Según indicaba el Real Decreto 596/2016 de 2 de diciembre de modernización, mejora e impulso del uso de medios electrónicos en la gestión del IVA, desde el día 1 de julio de 2017 se suministran electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la Agencia Tributaria (Suministro Inmediato de Información – SII), ya que la Sociedad tiene la obligación de llevar sus libros registro mediante la sede electrónica de la Agencia Tributaria.

La Sociedad está al corriente de sus obligaciones fiscales en lo referente a declaraciones, liquidaciones y notificaciones.

## NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS

En los cuadros siguientes se describen y cuantifican, en miles de euros, los conceptos que integran cada una de las rúbricas de la cuenta de pérdidas y ganancias.

## 11.1 – Ingresos

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Ventas. Recaudación</b>		
Viajeros transportados según validaciones (en millones)	178	147
Tarifa media (euros)	0,56	0,48
Recaudación	110.046	75.948
Descuentos sobre ventas	-5.377	-1.249
Rappels sobre ventas	-8	-11
Comisiones por venta de títulos	595	211
Gastos sistema tarifario integrado	-5.677	-4.132
<b>Suma</b>	<b>99.579</b>	<b>70.767</b>
<b>Ingresos accesorios a la explotación</b>		
Publicidad	7.393	6.972
Máquinas vending	54	56
Alquiler de autobuses	185	0
Ventas de residuos	42	73
Consultoría exterior	156	345
Servicios a otras empresas	904	872
Servicios a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	60	33
Servicios a Transports Metropolitans de Barcelona, SL	120	41
Servicios al AMB	493	0
Intervención - Inspección	263	105
Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)	1.481	1.567
Servicio de lanzadoras a Metro	2.903	1.129
Penalizaciones a proveedores	843	86
Otros	84	75
<b>Suma</b>	<b>14.981</b>	<b>11.354</b>
<b>Subvenciones especiales (ver nota 15.3)</b>		
Tarjeta Rosa Metropolitana	4.662	4.662
Líneas 80-81-82-83	0	-30
Operación compra 30 buses	0	253
Subv. para paliar incremento precio productos petrolíferos	1.190	0
Otras	107	73
<b>Suma</b>	<b>5.959</b>	<b>4.957</b>
<b>Subvenciones al servicio (ver nota 15.2)</b>		
Administraciones por Contrato Programa	266.947	256.878
<b>Suma</b>	<b>266.947</b>	<b>256.878</b>
<b>Total ingresos</b>	<b>387.466</b>	<b>343.956</b>

## 11.2 – Gastos de explotación

(Miles de euros)	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
<b>Aprovisionamientos</b>		
Material de consumo y reposición	11.127	10.290
Material de oficina	202	236
Billeteaje	39	15
<b>Suma</b>	<b><u>11.368</u></b>	<b><u>10.541</u></b>
<b>Carburantes</b>		
Gasóleo A	15.852	11.715
Gas Natural	22.041	7.284
Otros	1.257	543
<b>Suma</b>	<b><u>39.150</u></b>	<b><u>19.542</u></b>
<b>Personal</b>		
Sueldos y salarios	187.223	177.768
Seguridad Social	66.979	64.227
Indemnizaciones	211	263
Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997)	1.481	1.567
Resto aportaciones pensiones	6.139	1.296
Otros gastos de personal	8.804	7.552
<b>Suma</b>	<b><u>270.837</u></b>	<b><u>252.673</u></b>

	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
<b>Servicios exteriores</b>		
Alquileres y cánones	2.028	722
Reparación y conservación de elementos de transporte	5.724	5.157
Reparación y conservación del resto del inmovilizado	3.792	3.696
Transportes	215	321
Seguros	5.573	6.125
Asistencia técnica y estudios	1.608	1.627
Seguridad y vigilancia	1.989	2.011
Transporte y manipulación de recaudación	25	16
Gastos de informática	5.410	4.177
Contrato de interrelaciones Metro-TB	3.127	1.189
Interrelaciones TB-TMB,L	91	43
Gastos Bus Turístico	3.433	1.344
Limpieza y saneamiento	6.251	6.649
Promoción y comunicación	1.223	1.153
Consumos	3.610	1.517
Comunicaciones	768	471
Otros	1.425	1.699
<b>Suma</b>	<b><u>46.292</u></b>	<b><u>37.917</u></b>
<b>Tributos</b>		
Impuesto sobre actividades económicas	124	126
Impuesto sobre bienes inmuebles	323	240
Impuesto sobre gases fluorados	24	28
Impuesto sobre valor producción energía eléctrica	0	17
Tasas varias	222	139
<b>Suma</b>	<b><u>693</u></b>	<b><u>550</u></b>
<b>Variaciones de provisiones</b>		
Provisiones por tráfico	-26	2.807
<b>Suma</b>	<b><u>-26</u></b>	<b><u>2.807</u></b>
<b>Resultados por ventas de inmovilizado</b>		
Resultados por ventas de inmovilizado	-388	-254
<b>Suma</b>	<b><u>-388</u></b>	<b><u>-254</u></b>
<b>Otros resultados (nota 10.4)</b>	<b>-47</b>	<b>-53</b>
<b>Total gastos de explotación</b>	<b><u>367.879</u></b>	<b><u>323.723</u></b>



### 11.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
De inmovilizado intangible	2.708	2.584
De inmovilizado material	29.584	29.172
<b>Total amortizaciones</b>	<b>32.292</b>	<b>31.756</b>

### 11.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Gastos financieros</b>		
De créditos y leasings	1.473	1.000
Otros	165	437
	<b>1.638</b>	<b>1.437</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
De créditos y préstamos	234	306
Intereses devolución IVMDH (nota 10.4)	5	7
Diferencias positivas de cambio	1	1
Otros	1.112	1.305
	<b>1.352</b>	<b>1.619</b>
<b>Deterioro y resultado por venta de instrumentos financieros</b>		
Resultado por enajenaciones y otros	0	7.299
	<b>0</b>	<b>7.299</b>
<b>Total resultado financiero antes de subvenciones</b>	<b>286</b>	<b>-7.481</b>

## 11.5 – Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias (nota 15.1)

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Subvención Contrato Programa 2009-2010	0	507
Subvención Contrato Programa 2014-2017	2.726	2.726
Subvenció Contracte Programa 2018	3.200	3.200
Subvenció Contracte Programa 2019	3.550	3.550
Subvenció Contracte Programa 2020	321	321
Subvenció Contracte Programa 2021	2.161	0
Subvención Convenio Gas Natural	472	590
Otras subvenciones en capital	521	447
<b>Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias</b>	<b>12.951</b>	<b>11.341</b>

## NOTA 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

### 12.1 – Provisiones y Contingencias

Se han dotado provisiones para afrontar responsabilidades probables o ciertas, según la norma de valoración descrita en la nota 4, cuyo movimiento, en miles de euros, se describe a continuación:

Año 2022 (Miles de euros)	Saldo a 01-01-22	Variación Provisiones		Saldo a a 31-12-22
		Dotaciones	Aplicaciones	
Provisión por reclamaciones laborales	438	2	47	393
Provisión por responsabilidad civil	60	0	60	0
Otras provisiones	2.136	22	38	2.120
<b>Total</b>	<b>2.634</b>	<b>24</b>	<b>145</b>	<b>2.513</b>



Año 2021 (Miles de euros)	Saldo a	Variación Provisiones		Saldo a
	01-01-21	Dotaciones	Aplicaciones	a 31-12-21
Provisión por reclamaciones laborales	2.260	176	1.998	438
Provisión por responsabilidad civil	60	0	0	60
Otras provisiones	2.315	21	200	2.136
<b>Total</b>	<b>4.635</b>	<b>197</b>	<b>2.198</b>	<b>2.634</b>

Las provisiones por reclamaciones laborales corresponden básicamente a demandas por conflictos colectivos y a otras demandas individuales.

Dentro de otras provisiones dotadas en el ejercicio 2015 y que se han mantenido para los ejercicios siguientes, se incluye una provisión por una demanda contra la Mutua Universal y en la cual la Sociedad figuraba como tercero civilmente responsable.

## NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

### 13.1 – Inversiones

Las inversiones acumuladas asociadas a medio ambiente, en miles de euros, son las siguientes:

**Año 2022**

	<b>Valor de adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
<b>Suministro e instalación de depuradoras en cocheras</b>			
- Ponent	190	169	21
- Triangle	509	441	68
- Zona Franca I	416	389	27
- Zona Franca 4	2	2	0
- Horta	366	336	30
<b>Suma</b>	<b>1.483</b>	<b>1.337</b>	<b>146</b>
<b>Cambio de gasóleo C a gas natural en Zona Franca I</b>	<b>216</b>	<b>216</b>	<b>0</b>
<b>Instalación de calefacción a gas natural en Horta</b>	<b>815</b>	<b>815</b>	<b>0</b>
<b>Puntos verdes</b>			
- Zona Franca I	140	140	0
- Horta	95	95	0
- Triangle	80	80	0
- Ponent	55	32	23
<b>Suma</b>	<b>370</b>	<b>347</b>	<b>23</b>
<b>Paneles solares</b>			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
<b>Suma</b>	<b>96</b>	<b>95</b>	<b>1</b>
<b>Sistema de gestión medioambiental</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>7</b>
<b>Equipo para suministrar Ad-Blue</b>			
- Horta	182	156	26
- Triangle	168	153	15
- Ponent	114	91	23
<b>Suma</b>	<b>464</b>	<b>400</b>	<b>64</b>
<b>Prensa 100 TN tratamiento residuos</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Proyecto cogeneración de energía</b>			
- Horta	531	531	0
- Triangle	496	200	296
<b>Suma</b>	<b>1.027</b>	<b>731</b>	<b>296</b>
<b>Filtros de partículas para autobuses</b>	<b>2.413</b>	<b>2.413</b>	<b>0</b>
<b>Hibridación autobuses</b>	<b>4.955</b>	<b>4.955</b>	<b>0</b>
<b>Equipo aislamiento buses híbridos</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<b>Medida de consumos</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>4</b>
<b>Vehículos auxiliares eléctricos</b>	<b>921</b>	<b>450</b>	<b>471</b>
<b>Infraestructura híbridos cocheras</b>	<b>740</b>	<b>708</b>	<b>32</b>
<b>Analizador diagnosis híbridos</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>0</b>
<b>Recarga bus eléctrico</b>	<b>3.060</b>	<b>159</b>	<b>2.901</b>
<b>Recarga vehículos auxiliares</b>	<b>114</b>	<b>33</b>	<b>81</b>
<b>Iluminación eficiente</b>	<b>203</b>	<b>118</b>	<b>85</b>
<b>Estación recarga eléctrica Triangle</b>	<b>1.630</b>	<b>501</b>	<b>1.129</b>
<b>Estaciones recarga eléctrica en la calle (Forum /Cisell)</b>	<b>2.279</b>	<b>482</b>	<b>1.797</b>
<b>Proyecto Scada</b>	<b>1.001</b>	<b>702</b>	<b>299</b>
<b>Proyecto Electrobus/ Programa Elena (BEI)</b>	<b>322</b>	<b>322</b>	<b>0</b>
<b>Sistema eficiencia energética</b>	<b>187</b>	<b>158</b>	<b>29</b>
<b>Total inversiones</b>	<b>22.477</b>	<b>15.112</b>	<b>7.365</b>

No hay contingencias ni responsabilidades de tipo medioambiental y las que pudieran existir están cubiertas por el seguro de responsabilidad civil.

### 13.2 – Gastos

Los gastos incurridos en los ejercicios 2022 y 2021 para la protección y mejora de medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y Servicios Exteriores (Miles de euros)	Año 2022				Año 2021			
	Servicios			Total	Servicios			Total
	Materiales	exteriores	Resto		Materiales	exteriores	Resto	
Auditorías medio ambiente	0	3	0	3	0	16	0	16
Actuaciones de mejora	0	12	0	12	0	16	0	16
Tratamientos de residuos	0	565	0	565	0	470	0	470
Gestión mediambiental	1	186	211	398	1	191	1	193
<b>Total gastos</b>	<b>1</b>	<b>766</b>	<b>211</b>	<b>978</b>	<b>1</b>	<b>693</b>	<b>1</b>	<b>695</b>

Durante el ejercicio 2022 la empresa ha seguido realizando actuaciones de inspección, análisis y retirada de posibles elementos de amianto en las instalaciones y dependencias.

### 13.3 – Autobuses con Gas Natural

Desde el año 2002 se han adquirido los siguientes autobuses que funcionan con gas natural. En el ejercicio 2022 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de autobuses de gas natural es de 158.607 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 134.856 miles de euros:



<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b>		
	<b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses gas natural año 2002	1.228	1.228	0
Autobuses gas natural año 2005	0	0	0
Autobuses gas natural año 2006	2.873	2.873	0
Autobuses gas natural año 2007	7.230	7.230	0
Autobuses gas natural año 2009	11.741	11.741	0
Autobuses gas natural año 2010	15.322	15.322	0
Autobuses gas natural año 2011	10.140	9.669	471
Autobuses gas natural año 2012	7.573	6.749	824
Autobuses gas natural año 2016	5.065	2.591	2.474
Autobuses gas natural año 2017	1.167	487	680
Autobuses gas natural año 2018	17.911	6.355	11.556
Autobuses gas natural año 2019	27.915	7.912	20.003
Autobuses gas natural año 2020	8.664	2.124	6.540
Autobuses gas natural año 2021	16.614	2.162	14.452
Autobuses gas natural año 2022	25.164	1.254	23.910
<b>Total autobuses amb gas natural</b>	<b>158.607</b>	<b>77.697</b>	<b>80.910</b>

A lo largo del ejercicio 2022 se han producido bajas de autobuses comprados en los ejercicios 2002, 2005, 2006 y 2007.

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor de</b>		
	<b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses gas natural año 2002	1.432	1.432	0
Autobuses gas natural año 2005	231	231	0
Autobuses gas natural año 2006	3.113	3.113	0
Autobuses gas natural año 2007	7.707	7.707	0
Autobuses gas natural año 2009	11.741	11.741	0
Autobuses gas natural año 2010	15.322	14.063	1.259
Autobuses gas natural año 2011	10.140	8.824	1.316
Autobuses gas natural año 2012	7.834	6.330	1.504
Autobuses gas natural año 2016	5.065	2.169	2.896
Autobuses gas natural año 2017	1.167	390	777
Autobuses gas natural año 2018	17.911	4.862	13.049
Autobuses gas natural año 2019	27.915	5.585	22.330
Autobuses gas natural año 2020	8.664	1.401	7.263
Autobuses gas natural año 2021	16.614	777	15.837
<b>Total autobuses con gas natural</b>	<b>134.856</b>	<b>68.625</b>	<b>66.231</b>

A lo largo del ejercicio 2021 se produjeron bajas de autobuses comprados en los ejercicios 2002, 2005, 2006 y 2007.

Asimismo, en el año 2004 se hicieron obras en la cochera de Zona Franca, para adecuar las instalaciones, por un importe de 1.742 miles de euros. El valor neto de estas obras a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 es el siguiente:

Año 2022 (Miles de euros)	Valor de		
	adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
<b>Total taller gas natural</b>	<b>1.641</b>	<b>1.641</b>	<b>0</b>

Año 2021 (Miles de euros)	Valor de		
	adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
<b>Total taller gas natural</b>	<b>1.641</b>	<b>1.641</b>	<b>0</b>

#### 13.4 – Autobuses híbridos

Desde el año 2010 se han adquirido autobuses que funcionan con sistema híbrido. En el ejercicio 2022 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por dicha razón el valor de adquisición de autobuses que funcionan con sistema híbrido es de 125.602 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 130.114 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, en miles de euros, es el siguiente:



<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses híbridos año 2010	865	865	0
Autobuses híbridos año 2012	4.559	4.091	468
Autobuses híbridos año 2013	11.052	8.965	2.087
Autobuses híbridos año 2015	12.561	7.367	5.194
Autobuses híbridos año 2016	22.140	11.157	10.983
Autobuses híbridos año 2017	23.855	9.952	13.903
Autobuses híbridos año 2018	23.042	8.796	14.246
Autobuses híbridos año 2019	12.218	3.943	8.275
Autobuses híbridos año 2020	9.150	2.164	6.986
Autobuses híbridos año 2021	0	0	0
Autobuses híbridos año 2022	6.160	247	5.913
<b>Total autobuses híbridos</b>	<b>125.602</b>	<b>57.547</b>	<b>68.055</b>

A lo largo del ejercicio 2022 se ha producido la cesión al AMB de los 30 buses incorporados en el ejercicio 2021.

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses híbridos año 2010	865	795	70
Autobuses híbridos año 2012	5.228	4.464	764
Autobuses híbridos año 2013	11.386	8.546	2.840
Autobuses híbridos año 2015	12.561	6.321	6.240
Autobuses híbridos año 2016	22.140	9.312	12.828
Autobuses híbridos año 2017	23.855	7.964	15.891
Autobuses híbridos año 2018	23.042	6.876	16.166
Autobuses híbridos año 2019	12.218	2.925	9.293
Autobuses híbridos año 2020	9.150	1.401	7.749
Autobuses híbridos año 2021	9.669	22	9.647
<b>Total autobuses híbridos</b>	<b>130.114</b>	<b>48.626</b>	<b>81.488</b>

### 13.5 – Autobuses eléctricos

Desde el año 2019 se han adquirido autobuses eléctricos. En el ejercicio 2022 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de estos

autobuses que funcionan con sistema eléctrico es de 35.173 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 22.771 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022 y 2021, en miles de euros, es el siguiente:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b>		
	<b>de adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses Eléctricos año 2019	2.116	669	1.447
Autobuses Eléctricos año 2020	3.560	883	2.677
Autobuses Eléctricos año 2021	17.095	2.159	14.936
Autobuses Eléctricos año 2022	12.402	111	12.291
<b>Total autobuses eléctricos</b>	<b>35.173</b>	<b>3.822</b>	<b>31.351</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b>		
	<b>de adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses Eléctricos año 2019	2.116	492	1.624
Autobuses Eléctricos año 2020	3.560	586	2.974
Autobuses Eléctricos año 2021	17.095	735	16.360
<b>Total autobuses eléctricos</b>	<b>22.771</b>	<b>1.813</b>	<b>20.958</b>

### 13.6 – Autobuses de hidrógeno

En el año 2020 se firmó un contrato para la compra de 8 autobuses eléctricos con pila de hidrógeno por un importe total de 5.294 miles de euros. A 31 de diciembre de 2022 ya se ha producido la incorporación de los 8 autobuses. A 31 de diciembre de 2021 se había contabilizado como inversión en curso un importe de 629 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022, en miles de euros, es el siguiente:

<b>Any 2022 (Milers d'euros)</b>	<b>Valor d'adquisició</b>	<b>Amortització</b>	<b>Valor net</b>
Autobusos Hidrògen any 2022	5.294	170	5.124
<b>Total autobusos hidrògen</b>	<b>5.294</b>	<b>170</b>	<b>5.124</b>

### 13.7 – Otras Inversiones del año

Las otras inversiones realizadas durante los ejercicios 2022 y 2021 por razones medioambientales corresponden a:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>
Puntos recarga bus eléctrico	1.434
Vehículos auxiliares eléctricos	134
Depuradora Triangle	26
Estaciones recarga Fòrum y Cisell	19
<b>Total</b>	<b>1.613</b>

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2021</b>
Puntos recarga bus eléctrico	1.090
Vehículos auxiliares eléctricos	129
Depuradora Triangle	29
Estaciones recarga Fòrum y Cisell	22
<b>Total</b>	<b>1.270</b>



## NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL

La Sociedad mantiene compromisos por pensiones de aportación y prestación definida con sus empleados, instrumentados mediante un plan de pensiones de ocupación, tal y como establece la normativa que regula la exteriorización de compromisos por pensiones.

El 20 de septiembre de 2000 se presentó a la Dirección General de Seguros el Plan de Reequilibrio para la exteriorización de los compromisos por pensiones. Previamente la Sociedad efectuó la promoción del Plan de Pensiones, en la modalidad de empleo para sus empleados, registrado en la Dirección de Seguros el 9 de septiembre de 1999, y al cual se adhirió hasta el 25 de julio de 1999 un total de 2.818 empleados sobre una plantilla total de 2.822.

Después de un proceso de concurrencia de ofertas, se seleccionó como Entidad Gestora del Plan de Pensiones de Vidacaixa y a la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona como Entidad Depositaria.

En fecha 28 de julio de 2014 se cambió la entidad depositaria pasando a ser Cecabank, SA.

El mismo día de su presentación a la Dirección General de Seguros se efectuó la transferencia al Fondo de los recursos constituidos hasta aquella fecha, por un importe de 27.998 miles de euros. En fecha 23 de octubre de 2001 se recibió de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministerio de Economía) la aprobación del Plan de Reequilibrio correspondiente al Plan de Pensiones de los empleados de Transports de Barcelona, SA.

En fecha 27 de diciembre de 2002 se presentó una modificación del Plan de Reequilibrio en adaptación a la Disposición Adicional decimoctava del Proyecto de Ley de Medidas de Reformas del Sistema Financiero, que fue aceptada posteriormente por la Dirección General de Seguros.

El Plan de Reequilibrio estableció que las aportaciones para amortizar los déficits de Pasivos y Activos que resultaban de los cálculos actuariales se realizarían en 12 años (2000-2012) a un tipo de interés del 4%:

<u>Hipótesis:</u>	<u>Hipótesis:</u> De tipos de interés	4%
	Biométricas	
	Tablas de mortalidad de activos	EVK 90 (Activos)
	Tablas de invalidez de activos	SS 90
	Tablas de mortalidad de pasivos	GR 80 (-2 años)
	Tablas de mortalidad de inválidos	EVK 80 (Inválidos)

<u>(Miles de euros)</u>	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</u>
<u>Obligaciones:</u>			
Pasivos	55.334	105.080	160.414
Activos	54.627	40.702	95.329
Transferencia de fondos constituidos	-35.097	-27.998	-63.095
<b>Déficit por servicios pasados</b>	<b>74.864</b>	<b>117.784</b>	<b>192.648</b>

El plan de amortización de los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios presenta los siguientes vencimientos de principal:

<u>(Miles de euros)</u>	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</u>
<u>Años</u>			
2000-2010	57.642	91.794	149.436
2011	8.532	12.548	21.080
2012	8.690	13.442	22.132
<b>Total 2000-2012</b>	<b>74.864</b>	<b>117.784</b>	<b>192.648</b>

A 31 de diciembre de 2012, la Sociedad terminó de aportar los importes correspondientes a los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios.



Además, cada Sociedad debe realizar las aportaciones corrientes mensuales correspondientes al personal en activo que, junto con las aportaciones de los partícipes, proveerán al Plan de los recursos establecidos para hacer frente a las prestaciones que recogen los Reglamentos de los Planes de Pensiones.

Para hacer frente a estas obligaciones de pasado las Sociedades disponían de las aportaciones a recibir de las Administraciones por este concepto en el período 2000-2012.

En fecha 19 de diciembre de 2008 la Comisión de Control del Plan de Pensiones de empleo de Transports de Barcelona, SA acordó substituir la tabla de mortalidad de pasivos GR 80 (-2 años) por la tabla PER 2000P (producción) por prestaciones causadas antes del 3 de junio de 1999. Por prestaciones caudadas con posterioridad se aplica la tabla GR 95.

En fecha 22 de febrero de 2011, la Comisión de Control del Plan de Pensiones acordó la modificación de las bases técnicas del Plan de Pensiones de forma que el tipo de interés técnico pasó a ser el 3,2% con efectos 1 de enero de 2011, según el acuerdo de fecha 26 de abril de 2011.

En fecha 23 de febrero de 2017, la Comisión de Control del Plan de Pensiones acordó la modificación del tipo de interés técnico al 3,08%.

A partir del ejercicio 2019 ha sido de aplicación al Plan de Pensiones un tipo del 1,57% (tipo de interés máximo publicado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones). La Sociedad efectuó una aportación de 2.033 miles de euros en el ejercicio 2020 derivada del mencionado cambio del tipo de interés con cargo a los recursos disponibles para esta finalidad.

Con efecto 31 de diciembre de 2020, dejan de ser aplicables las tablas anteriores según resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 17 de diciembre de 2020. En fecha 24 de noviembre de 2021, la Comisión de Control aprobó el plan de amortización del déficit generado por el cambio de tablas biométricas (PER 2020), por importe de 13.723 miles de euros, que se amortizarían en cinco años según el siguiente cuadro de aportaciones de la Sociedad a un interés del 1,57%:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Principal</b>	<b>Intereses</b>	<b>Total</b>
<b><u>Años</u></b>			
2021	3.617	216	3.833
2022	2.832	159	2.991
2023	2.623	114	2.737
2024	2.421	73	2.494
2025	2.230	35	2.265
<b>Total 2021-2025</b>	<b>13.723</b>	<b>597</b>	<b>14.320</b>

Tanto el importe del déficit como su financiación asociada a las Administraciones se aplicó a la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes.

En fecha 15 de diciembre de 2021 la comisión negociadora del convenio colectivo de Transports de Barcelona, SA ratificó el acuerdo de la Comisión de Control del Plan de Pensiones de fecha 24 de noviembre de 2021 para la transformación del plan de pensiones. En este sentido el plan de pensiones ha pasado a ser de aportación definida para la jubilación y prestación definida para el resto de contingencias cubiertas por el plan.

En fecha 4 de marzo de 2022 la Comisión de Control de Transports de Barcelona, SA aprobó un nuevo Reglamento del Plan de Pensiones con efectos 1 de enero de 2022.

Con efectos 1 de enero de 2022 se liquida la totalidad del déficit pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2021 por importe de 10.106 miles de euros, por aplicación del margen de solvencia alcanzado en esa fecha de 8.798 miles de euros (según acuerdo de la Comisión de Control de 17 de junio de 2022) y por la contribución de las partidas liberadas por el proceso de transformación del Plan de Pensiones. Por otro lado, la Sociedad efectúa una aportación extraordinaria de 2.190 miles de euros.

Tanto el importe de la aportación de la empresa como la aplicación del margen de solvencia se han registrado con contrapartida en la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes, conjuntamente con la financiación afecta.

Durante los años 2022 y 2021, la Sociedad ha realizado aportaciones corrientes que se destinan a cubrir las contingencias de jubilación y riesgo (nota 11.2).

En el transcurso del ejercicio 2023 se efectuarán los traspasos pertinentes para adecuar la financiación pendiente de aplicar de Contrato Programa a los compromisos futuros de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

## NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

### 15.1 – Subvenciones en Capital, donaciones y legados

<b>Año 2022</b>	<b>Saldo a</b>	<b>Incorporac.</b>	<b>Retrocesión</b>	<b>Trasp. a rtos.</b>	<b>Saldo a</b>
<b>(Miles de euros)</b>	<b>01-01-2022</b>	<b>2022</b>	<b>2022</b>	<b>2022</b>	<b>31-12-2022</b>
Subv.en capital CP 2009-2010	0	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2014-2017	15.479	0	0	2.726	12.753
Subv.en capital CP 2018	25.917	0	0	3.200	22.717
Subv.en capital CP 2019	31.654	0	0	3.550	28.104
Subv.en capital CP 2020	3.049	0	0	321	2.728
Subv.en capital CP 2021	23.648	0	0	2.161	21.487
Subv.en capital CP 2022	0	40.671	0	0	40.671
Subv. Buses AMB	11.157	0	11.157	0	0
Subv.Gas Natural	1.590	0	0	472	1.118
Subv.IDAE	154	0	0	66	88
Subv.ELENA	13	0	0	4	9
Subv. CEF-INEA	5.155	0	272	424	4.459
Subv. otorgadas transitorias	0	11.038	0	0	11.038
SOC Mobilitat, SA (nota 8.8)	59	3.949	0	0	4.008
Centro Médico Colaborador INSS	1.327	39	0	0	1.366
Otras subvenciones	86	0	0	27	59
<b>Total</b>	<b>119.288</b>	<b>55.697</b>	<b>11.429</b>	<b>12.951</b>	<b>150.605</b>

<b>Año 2021</b>	<b>Saldo a</b>	<b>Incorporac.</b>	<b>Trasp. a rtdos.</b>	<b>Saldo a</b>
<b>(Miles de euros)</b>	<b>01-01-2021</b>	<b>2021</b>	<b>2021</b>	<b>31-12-2021</b>
Subv.en capital CP 2009-2010	507	0	507	0
Subv.en capital CP 2014-2017	18.205	0	2.726	15.479
Subv.en capital CP 2018	29.117	0	3.200	25.917
Subv.en capital CP 2019	35.204	0	3.550	31.654
Subv.en capital CP 2020	3.370	0	321	3.049
Subv.en capital CP 2021	0	23.648	0	23.648
Subv. Buses AMB	0	11.157	0	11.157
Subv.Gas Natural	2.180	0	590	1.590
Subv.IDAE	317	0	163	154
Subv.ELENA	34	0	21	13
Subv. CINEA	389	4.990	224	5.155
SOC Mobilitat, SA (nota 8.8)	59	0	0	59
Centro Médico Colaborador INSS	1.248	79	0	1.327
Otras subvenciones	125	0	39	86
<b>Total</b>	<b>90.755</b>	<b>39.874</b>	<b>11.341</b>	<b>119.288</b>

Las subvenciones de los Contratos Programa 2005-2006, 2009-2010, 2014-2017, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022 derivan de los acuerdos mencionados en estos Contratos.

En fecha 15 de diciembre de 2009, la Sociedad y Gas Natural, SDG formalizaron un convenio de colaboración en la reducción de emisiones contaminantes con el Área Metropolitana de Barcelona. En virtud de este convenio, la Sociedad ha recibido diversas aportaciones de Gas Natural, SDG para inversiones relacionadas con el medio ambiente, por un importe de 13.016 miles de euros para el período 2010-2015.

En relación a Otras Subvenciones, corresponden básicamente a las concedidas por el INSERSO (Instituto de Servicios Sociales del Ministerio de Trabajo), para compensar parte de los costes de adaptación de los autobuses para su utilización por personas discapacitadas, al Plan Renove Industrial (Ministerio de Industria y Energía) en concepto de ayuda a la renovación de la flota y a la Agencia de soporte de la empresa catalana en concepto de ayuda para llevar a cabo el “Proyecto de R+D de la tecnología híbrida para autobuses urbanos”.

La subvención del “Instituto para la diversificación y ahorro de la energía” (IDAE) corresponde a las ayudas asociadas a inversiones medioambientales recibidas en los ejercicios 2013 y 2014.

La subvención ELENA corresponde a la concedida por el BEI para el proyecto ELECTROBUS (Red Bus Energía Eficiente para Barcelona).

La subvención en capital “Wifi ciutadà” corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red “Wifi Ciutadà” al transporte público, concretamente a la flota de autobuses operativa de Transports de Barcelona, SA.

La Societat Catalana per a la Mobilitat, SA corresponde a la donación de acciones realizada en fecha 23 de mayo de 2017, así como a las aportaciones de la ATM para la financiación de la compra de acciones de 2022 y el otorgamiento del préstamo subordinado (notas 8.8 y 7.3.3).

Transports de Barcelona, SA es empresa colaboradora con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en materia de gestión de contingencias laborales por accidentes de trabajo. Anualmente se efectúa balance entre las primas retenidas y el coste de las actuaciones gestionadas por la empresa y con este cálculo se procede a dotar la reserva de estabilización de mejora de prestaciones al amparo de lo que determina el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, Ley de la Seguridad Social.

En fecha 11 de mayo de 2018 adquirió junto con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, un nuevo local como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes. Se estudió y evaluó qué parte del espacio está destinado a contingencias laborales (colaboradora INSS) y según este uso se determinó un porcentaje del 71,52%. Por ello, se ha procedido a la aplicación del fondo de reserva que debe financiar el local y los equipos comunes, en la parte afectada a contingencias laborales como empresa colaboradora por un importe de 1.366 miles de euros. En fecha 13 de abril de 2021 se firmó el acta de recepción de la obra del nuevo local que funciona como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes.

En fecha 6 de noviembre de 2020, la Comunidad Europea escogió el proyecto de Transports de Barcelona, SA (2019-ES-TM-6346-W CEF) como elegible y beneficiario de una subvención en capital para la renovación de la flota neta de autobuses de hasta 9.214 miles de euros, que se ejecutará en buena parte entre 2022 y 2023 y de la cual se han reconocido 5.107 miles de

euros a fecha 31 de diciembre de 2022. Dadas las circunstancias de la pandemia y su afectación sobre la Sociedad, las Administraciones Públicas y otros proveedores, se ha producido un retraso en la licitación de los proyectos que ha provocado una solicitud de modificación del acuerdo de la subvención con CINEA, para hacerlo extensivo hasta el 31 de diciembre de 2023, entre otros temas de alcance de las inversiones propuestas.

En fecha 29 de julio de 2020, el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó el inicio del procedimiento para que Transports de Barcelona, SA procediera a la compra de 30 autobuses que, una vez recepcionados, serían cedidos al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito Norte. La financiación será asumida íntegramente por el AMB, estimándose un importe inicial de 11.250 miles de euros. Esta estimación se concretó en el momento de la adjudicación de los contratos por parte de la Sociedad y se aprobaron los correspondientes acuerdos de gasto para compensar a la Sociedad de los costes asumidos, previamente a la puesta a disposición de los autobuses al operador designado por el AMB.

En fecha 29 de abril de 2022 se ha producido la firma del acta que hace efectiva la entrega de los 30 vehículos del AMB, quien adquiere la posesión y el derecho de uso y explotación de los vehículos, y queda autorizada a suscribirlos a servicios metropolitanos de transporte y a ceder el uso y explotación a operadores prestadores de servicios de transporte de titularidad del AMB. Por esta razón, se ha realizado la correspondiente retrocesión en el balance.

Por Resolución provisional de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de 17 de febrero de 2022, publicada en el BOE el 23 de febrero de 2022, se han otorgado provisionalmente las ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en las entidades locales incluidas en el Anexo I de dicha Resolución, con la definición de las actuaciones individuales a ejecutar, con cargo a los presupuestos de 2022 y 2023.

El Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del AMB solicitaron ayudas finalistas para Transports de Barcelona, SA. En fecha 20 de mayo de 2022

se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primera convocatoria del programa. Los proyectos de la Sociedad con subvención otorgada, en miles de euros, son las siguientes:

<b>ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
Autobuses eléctricos	5 autobuses eléctricos de 12m y 4 autobuses de 18m	5.713	2.040	35,71%
Digitalización servicio de Bus	Videovigilancia y Sistemas de Información a bordo del bus	12.400	11.160	90,00%
<b>Total</b>		<b>18.113</b>	<b>13.200</b>	
<b>AYUNTAMIENTO DE BARCELONA</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
Autobuses eléctricos	54 autobuses eléctricos de 12m y 20 autobuses de 18m	45.567	16.000	35,11%
<b>Total</b>		<b>45.567</b>	<b>16.000</b>	
<b>RESTO DE MUNICIPIOS</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
		<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
L'Hospitalet de Llobregat	6 autobuses eléctricos de 12m	3.063	1.200	39,18%
Cornellà de Llobregat	12 autobuses eléctricos de 12m	6.126	2.400	39,18%
Esplugues de Llobregat	1 autobés eléctrico de 12m	511	200	39,18%
Sant Adrià del Besós	3 autobuses eléctricos de 12m	1.531	600	39,18%
<b>Total</b>		<b>11.231</b>	<b>4.400</b>	
<b>Total Inversión/Subvención provisional</b>		<b>74.911</b>	<b>33.600</b>	

A continuación, se presenta la inversión y la subvención otorgada provisionalmente por actuaciones:



<b>(Miles de euros)</b>		
<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>
Autobuses eléctricos 12m y 18m	62.511	22.440
Digitalización servicio de Bus	12.400	11.160
<b>Total</b>	<b>74.911</b>	<b>33.600</b>

Respecto a las altas de inversión hasta el 31 de diciembre de 2022 correspondientes a las actuaciones detalladas en el cuadro anterior, las subvenciones en capital otorgadas correspondientes son las siguientes:

<b>(Miles de euros)</b>		<b>Inversiones</b>		
<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>contabilizadas a 31-12-2022</b>	<b>Subvención provisional</b>
Autobuses eléctricos 12m y 18m	62.511	22.440	15.524	7.400
Digitalización servicio de Bus	12.400	11.160	4.023	3.621
<b>Total</b>	<b>74.911</b>	<b>33.600</b>	<b>19.547</b>	<b>11.021</b>

En el ejercicio 2022 se han registrado las subvenciones correspondientes (nota 7.3.3).

Como subvención otorgada transitoria, se ha devengado, también, el importe de 17 miles de euros, según con la propuesta de resolución de otorgamiento de fecha 20 de julio de 2022, por lo cual se publicita la convocatoria del año 2021 para la concesión de subvenciones del Programa de incentivos a la movilidad eléctrica dentro del programa MOVES III.



## 15.2 – Subvenciones al servicio

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TMB</b>
<b><u>ATM por Contrato Programa</u></b>			
Necesidades Corrientes	374.271	266.947	641.218
<b>Total</b>	<b>374.271</b>	<b>266.947</b>	<b>641.218</b>

Estas subvenciones incluyen las mayores necesidades de TMB por el impacto de la covid-19, las bonificaciones de tarifas y los sobrecostos energéticos, recogidas en las notas 7.3.3 y 7.8.

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2022 (nota 7.3).

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TMB</b>
<b><u>ATM por Contrato Programa</u></b>			
Necesidades Corrientes	361.797	256.877	618.674
<b>Total</b>	<b>361.797</b>	<b>256.877</b>	<b>618.674</b>

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2021 (nota 7.2).

### 15.3 – Otras Subvenciones

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Àrea Metropolitana de Barcelona</b>		
Tarjeta Rosa Metropolitana	4.662	4.662
Líneas 80, 81, 82 y 83	0	-31
Operación AMB 30 autobuses	0	253
<b>Suma</b>	<b>4.662</b>	<b>4.884</b>
<b>Instituto Municipal de Servicios Funerarios</b>		
Líneas 102, 103 y 104	83	73
<b>Suma</b>	<b>83</b>	<b>73</b>
<b>Ministerio de transportes, movilidad y agencia urbana</b>		
Subv. para paliar el incremento precio prod. petrolíferos	1.190	0
<b>Suma</b>	<b>1.190</b>	<b>0</b>
<b>Otras subvenciones</b>	<b>24</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>5.959</b>	<b>4.957</b>

La subvención “Operación AMB 30 autobuses” corresponde a la subvención a recibir por parte de la Sociedad por los gastos asumidos por Transports de Barcelona, SA en el encargo por parte del AMB de la operación de compra de 30 autobuses a ceder posteriormente al AMB. Para el ejercicio 2022, los ingresos correspondientes a estos gastos se contabilizan como Ingresos Accesorios.

Las subvenciones contabilizadas para los años 2022 y 2021 lo han sido en función de los acuerdos contractuales establecidos con los Organismos y Entidades mencionadas en el cuadro anterior (ver nota 7.6).



## NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

### 16.1 – Nuevas tarifas

El día 1 de enero de 2023 entran en vigor las nuevas tarifas, que son las mismas aplicadas en el año 2022 después de la reducción aplicada a partir del 1 de septiembre, excepto en el caso de la T-Casual, cuya tarifa es la misma que antes de la reducción.

La reducción de las tarifas fue acordada en reunión extraordinaria del Consejo de Administración de la ATM de fecha 26 de julio de 2022 y se aplicó a partir del 1 de septiembre de 2022.

El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, y la Orden Ministerial de 15 de julio, impulsadas por el Gobierno español, contemplan la aplicación de reducción en precio en el transporte urbano e interurbano de un 30% de los abonos y títulos multiviaje. En consecuencia, las Administraciones Consorciadas en el seno de la ATM (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) decidieron implantar la medida y complementar con otro 20% la reducción de precios de los títulos integrados más recurrentes: los abonos mensuales (T-Usual) y trimestral para jóvenes menores de 25 años (T-Jove), así como sus versiones para las familias monoparentales y numerosas, y el título para personas en situación de paro. En referencia al título para usuarios/as menos habituales (T-Casual) no se aplicó el descuento complementario y tuvo un descuento del 30%.

En sesión de 26 de julio de 2022 el Consejo de Administración de la ATM acordó el reconocimiento de las compensaciones a los operadores por el importe rebajado para cada título que vendan.

Las tarifas de los títulos integrados son aprobadas por la ATM. Estos títulos se validan en los autobuses de Transports de Barcelona, SA y en las estaciones de metro de Ferrocarril

Metropolità de Barcelona, SA. Asimismo, estos títulos integrados se venden tanto desde las máquinas distribuidoras de las estaciones de metro de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como desde la web y app de Transports de Barcelona, SA.

El 23 de diciembre de 2021 la T-Mobilitat ponía a disposición de la ciudadanía la T-Usual y la T-Jove de 1 zona con condiciones y precios habituales en los 36 municipios del AMB. Lo hacía después de realizar un período de pruebas de usabilidad abiertas a la ciudadanía, que empezaron a finales de junio del mismo año y que ofrecían testear el nuevo sistema a precio reducido.

Un año más tarde, ya son 5 los títulos disponibles con T-Mobilitat; T-Usual (también FM/FN), T-Jove (también FM/FN), T-Casual y T-Familiar, así como T-16.

A continuación, se detallan los títulos más utilizados:

<b>CUADRO SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO</b>	
T-Casual (1 a 6 zonas)	Tarjeta multi-viaje que permite realizar 10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Título unipersonal, lo podrá utilizar cualquier persona que sea portadora, pero no permitirá viajar al mismo tiempo más de una persona.
T-Usual (1 a 6 zonas)	Título de transporte que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI.
T-Jove (1 a 6 zonas)	Título de transporte que permite hacer un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI o carnets acreditativos de los operadores, para personas menores de 25 años.
T-Día (1 a 6 zonas)	Título que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 24 horas a partir de la primera validación. Permite como máximo, una ida y vuelta al Aeropuerto T-1 y Aeropuerto T-2 de la L9 SUD. Título unipersonal.
T-Grup (1 a 6 zonas)	Tarjeta multi-viaje que permite realizar 70 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera validación. Título multipersonal.
T-Familiar (1 a 6 zonas)	Tarjeta multi-viaje que permite realizar 8 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas) en 30 días consecutivos desde la primera validación. Título multipersonal, no requiere acreditación. Entrará en vigor el 1 de marzo de 2020.
T-Aire	Tarjeta multipersonal de 2 viajes integrados (de 1 a 6 zonas) a utilizar el mismo día de la primera validación, activándose la venta en las máquinas automáticas los días en que se declare una situación de episodio ambiental de contaminación.
T-Verda	Tarjeta gratuita y con viajes ilimitados durante tres años, para personas que hayan desguazado su vehículo contaminante y hayan renunciado a comprar cualquier otro en tres años. Lo gestiona el AMB.
T-4	Título válido para realizar 10 desplazamientos integrados en la red de autobuses y metro de TMB (excepto los servicios especiales y Bus Turístico), red de autobuses del AMB, FGC y TRAM (únicamente Zona 1). Título personal, válido, únicamente adjuntando alguna de las siguientes tarjetas identificativas: -Tarjeta Rosa Metropolitana de tarifa reducida -Carnet Rosa Metropolitano de tarifa reducida -Carnet Amarillo Metropolitano -Tarjeta de Pensionista "B" de FGC
Tarjeta Rosa	Tarjeta personal e intransferible con la que se puede viajar gratuitamente o bien con tarifa reducida, en: -Líneas regulares de autobús de TMB -Ferrocarrils de la Generalitat (dentro la 1a.corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesós y Funicular de Montjuïc Servicios regulares de las siguientes empresas dentro del ámbito del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbanos de Sant Feliu, Esplubús, JustTram y JustMetro), Monh y TCC2 (PR4).
Tarjeta T-16	Título de transporte para los niños y niñas de 4 a 16 años que les permite realizar gratuitamente un número ilimitado de viajes, en la red de transporte público del sistema tarifario integrado, dentro de la misma zona tarifaria en la que resida el niño o la niña. Es un título personalizado con el nombre y el DNI/NIE/pasaporte, que se tiene que validar en cada viaje, y sólo lo puede utilizar el niño o la niña que sea titular.



<b>PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2023</b> (en euros)						
	<b>1 Zona</b>	<b>2 Zonas</b>	<b>3 Zonas</b>	<b>4 Zonas</b>	<b>5 Zonas</b>	<b>6 Zonas</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15					
T-casual	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-usual	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,00	111,15
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	2,00					

<b>PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2022 (*)</b> (en euros)						
	<b>1 Zona</b>	<b>2 Zonas</b>	<b>3 Zonas</b>	<b>4 Zonas</b>	<b>5 Zonas</b>	<b>6 Zonas</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15					
T-casual	7,95	15,70	21,35	27,45	31,55	33,55
T-usual	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,70	111,15
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	2,00					

(\*) Precios establecidos a partir del 1 de septiembre de 2022



<b>Comparación de precios zona 1 año 2023 con precios año 2022 (en euros)</b>		
	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2022 (*)</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual	11,65	7,95
T-usual	20,00	20,00
T-jove	40,00	40,00
T-día	10,50	10,50
T-grup	79,45	79,45
T-familiar	10,00	10,00
T-aire	2,05	2,05
T-4	2,00	2,00

(\*) Precios establecidos a partir del 1 de septiembre de 2022

<b>Comparación de precios zona 1 año 2022 con precios año 2021 (en euros)</b>		
	<b>Año 2022 (*)</b>	<b>Año 2021 (**)</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual	7,95	11,35
T-usual	20,00	40,00
T-jove	40,00	80,00
T-día	10,50	10,50
T-grup	79,45	79,45
T-familiar	10,00	10,00
T-aire	2,05	2,05
T-4	2,00	4,00

(\*) Precios establecidos a partir del 1 de septiembre de 2022

(\*\*) Precios también vigentes del 1 de enero 2022 hasta el 31 de agosto de 2022



## 16.2 – Otros acontecimientos

En fecha 28 de febrero de 2023 se recibió una notificación de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) dirigida a las dos empresas colaboradoras Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, conjuntamente denominadas TMB.

En esta notificación se procedía a practicar la rendición de cuentas anuales del ejercicio 2021 derivada de la colaboración voluntaria de TMB en la gestión de la Seguridad Social en la modalidad regulada en el artículo 102.1.a) del RD Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

En la misma, la DGOSS declaraba que el resultado económico derivado de la colaboración voluntaria correspondiente al ejercicio 2021 ascendía a 10.816 miles de euros, mientras que según los registros de las Sociedades, los importes eran a 31 de diciembre de 2021, 2.282 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y -1.614 miles de euros para Transports de Barcelona, SA.

TMB no está de acuerdo con esta declaración, ya que los importes citados en la Resolución difieren sustancialmente de los informados anualmente por TMB a la Seguridad Social, según el procedimiento establecido.

Consideramos esta contingencia como posible, dado que entendemos que tiene que haber un error por parte de la DGOSS.

Dado que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA no están de acuerdo con la notificación, se ha procedido a preparar un recurso de alzada delante de la DGOSS que se ha enviado en plazo.

## NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

### 17.1 – Transacciones con empresas del Grupo y otras partes vinculadas

Las operaciones y saldos con empresas vinculadas al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 son las siguientes, en miles de euros:

	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Servicios recibidos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</b>		
Servicios prestados por el personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en la explotación de autobuses	793	1.094
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	3.127	1.189
Compra electricidad a FMB	499	143
<b>Total servicios recibidos</b>	<b>4.419</b>	<b>2.426</b>
<b>Servicios prestados a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</b>		
Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Metro	811	950
Servicios de lanzaderas	2.903	1.129
<b>Total servicios prestados</b>	<b>3.714</b>	<b>2.079</b>
<b>Servicios prestados a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA</b>		
Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	60	33
Servicios de cooperación exterior	-4	120
<b>Total servicios prestados</b>	<b>56</b>	<b>153</b>
<b>Servicios recibidos de TMB, SL</b>		
Servicios de medios publicitarios	91	43
<b>Total gasto financiero</b>	<b>91</b>	<b>43</b>
<b>Servicios prestados a TMB, SL</b>		
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	37	37
Servicios especiales Bus Turístic	82	4
Venta de títulos	5.345	1.448
Servicios de consultoría exterior	105	0
Otros	3	6
<b>Total servicios prestados</b>	<b>5.572</b>	<b>1.495</b>
<b>Servicios prestados a la Fundación TMB</b>		
Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA a la Fundación TMB y servicios subcontratados	52	52
Donación e ingresos a cuenta de la Fundación TMB	145	130
<b>Total servicios prestados</b>	<b>197</b>	<b>182</b>
<b>Ingreso financiero</b>		
Intereses asist.financiera de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	193	283
<b>Total ingreso financiero</b>	<b>193</b>	<b>283</b>



### SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO

(Miles de euros)	Año 2022 Otras empresas del Grupo	Año 2021 Otras empresas del Grupo
<b>Activo no corriente</b>		
Instrumentos de Patrimonio	16.210	14.176
Créditos a empresas	1.989	0
<b>Total Activo no corriente</b>	<b>18.199</b>	<b>14.176</b>
<b>Activo corriente</b>		
Deudores comerciales	2.663	5.000
Inversiones en empresas del grupo	0	39.000
<b>Total Activo corriente</b>	<b>2.663</b>	<b>44.000</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Acreeedores comerciales	390	62
<b>Total Pasivo corriente</b>	<b>390</b>	<b>62</b>

## 17.2 – Fundación TMB

En fecha 22 de julio de 2010 se constituyó la Fundació TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) con una aportación al fondo dotacional de 60 miles de euros. Los socios fundadores y su aportación figuran en el detalle siguiente:

(Miles de euros)	Aportaciones
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)	18
Transports de Barcelona, SA (TB)	18
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	18
Fundación Privada ECOM	3
Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad	3
<b>Total Fondo Dotacional</b>	<b>60</b>

La Fundación TMB es una entidad sin ánimo de lucro y tiene por objeto la conservación del fondo de material histórico y documental del patrimonio histórico, cultural y social de TMB, el fomento y promoción del transporte público y el impulso de acciones de carácter social para promover la integración de ciertos colectivos socialmente menos favorecidos.

### **17.3 – Consejo de Administración y Alta Dirección**

El Consejo de Administración ha estado formado, en el transcurso del año 2022, por 15 miembros. La Alta Dirección de la Sociedades recae en los Consejeros que tienen delegación especial del Consejo.

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo ha sido de 122 miles de euros (en el ejercicio 2021 fueron 133 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 79 miles de euros (78 miles de euros en el ejercicio 2021). La Sociedad ha satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros en el año 2022 (4 miles de euros en el año 2021).

El resto del personal directivo tiene formalizados contratos de trabajo de carácter común, siéndoles de aplicación el Estatuto de los Trabajadores y otras disposiciones de carácter general.

El personal de Alta Dirección tiene el derecho de inscribirse en el Plan de Pensiones de Empleo que, tanto Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como Transports de Barcelona, SA, tienen establecidos para sus empleados. En consecuencia, el régimen de aportaciones al que está obligada la Sociedad y de percepción de prestaciones a que tiene derecho este personal son los mismos que rigen para el conjunto de la plantilla, y de los cuales se informa ampliamente en la nota 14. No se han hecho aportaciones para este colectivo durante los ejercicios 2022 ni 2021.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida y de créditos concedidos al personal de Alta Dirección, éste no ha hecho uso durante los ejercicios 2022 ni 2021.

Durante el año 2022 no se ha pagado ninguna indemnización al personal de Alta Dirección, tampoco en el año 2021.

#### 17.4 – Información artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital

En cumplimiento del artículo 229 del Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, de acuerdo con las comunicaciones recibidas de los Administradores (los miembros del Consejo de Administración) de la Sociedad, no constan situaciones de conflicto de interés.

### NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN

18.1 – El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2022 y 2021, expresado por actividades, se desglosa a continuación:

Actividad	Número medio de personas	
	Año 2022	Año 2021
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.939	3.852
Ingeniería y Talleres Bus	105	100
Infraestructuras Bus	34	33
Otros servicios operativos	96	91
Áreas funcionales	270	269
Plantilla cedidos TB a Metro	9	9
<b>Total</b>	<b>4.453</b>	<b>4.354</b>

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

Año 2022	Actividad	Total a		
		31-12-2022	Hombres	Mujeres
	Centros operativos de Negocio (CON's)	4.135	3.808	327
	Ingeniería y Talleres Bus	109	106	3
	Infraestructuras Bus	36	34	2
	Otros servicios operativos	104	88	16
	Áreas funcionales	283	173	110
	Plantilla cedidos TB a Metro	8	5	3
<b>Total</b>		<b>4.675</b>	<b>4.214</b>	<b>461</b>

Año 2021	Actividad	Total a		
		31-12-2021	Hombres	Mujeres
	Centros operativos de Negocio (CON's)	4.110	3.800	310
	Ingeniería y Talleres Bus	104	101	3
	Infraestructuras Bus	35	33	2
	Otros servicios operativos	93	86	7
	Áreas funcionales	284	172	112
	Plantilla cedidos TB a Metro	9	6	3
<b>Total</b>		<b>4.635</b>	<b>4.198</b>	<b>437</b>

El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2022 y 2021 con discapacidad superior o igual al 33% se detalla a continuación:

Sexo	Año 2022	Año 2021
Hombres	102,76	103,46
Mujeres	9,08	8,83
<b>Total</b>	<b>111,84</b>	<b>112,29</b>



**18.2** – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2022 y 2021 por auditoría de cuentas y otros servicios prestados se detalla a continuación:

<b>(Miles de euros)</b>		
<b>Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Servicios de auditoría	47	47
Otros servicios	16	14
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>61</b>

Ni la sociedad auditora ni ninguna empresa vinculada han presentado servicios fiscales a la Sociedad.

**18.3 – Información sobre el período medio de pago a proveedores. Disposición Adicional Tercera. Obligación de información de la Ley 15/2010 de 5 de julio.**

A continuación, se detalla la información requerida por la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010 de 5 de julio, según la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.

<b>(Miles de euros)</b>		
<b>Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
	<b>Días</b>	<b>Días</b>
Período medio de pago a proveedores	27	50
Ratio de operaciones pagadas	27	50
Ratio de operaciones pendientes de pago	20	51
	<b>Importe</b>	<b>Importe</b>
Total pagos realizados	95.970	139.639
Total pagos pendientes	3.821	15.295



(Miles de euros) Facturas pagadas en plazo	Año 2022	
	Total	Porcentaje sobre total pagos
Número de facturas pagadas en plazo	7.870	47%
Total monetario de las facturas pagadas en plazo	62.251	65%

Por otro lado, dado que la Sociedad está encuadrada en el artículo 2.1 de la Ley orgánica 2/2012 de 27 de abril, cabe mencionar que su período medio de pago calculado según el RD 1040/2017 de 22 de diciembre sería de 24,35 días en el año 2022 (38,24 días en el año 2021).

## NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA

El importe de la cifra de negocio se desglosa a continuación:

CIFRA DE NEGOCIO POR VENTAS Y POR TIPOLOGÍA DE SERVICIO		
(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Ventas netas líneas autobuses sistema tarifario integrado	81.108	66.701
Ventas netas líneas Bus Turístic	18.471	4.065
Ventas netas servicios con Tramvia Blau	0	0
<b>Total ventas netas</b>	<b>99.579</b>	<b>70.766</b>

La Sociedad realiza sus actividades económicas ordinarias dentro de un único mercado, el de transporte urbano de viajeros, circunscrito al ámbito geográfico del Área Metropolitana de Barcelona, razón por la cual no se hace ningún tipo de desglose de actividades ni de áreas geográficas.

# **Informe de gestión 2022 de Transports de Barcelona, S.A.**

Marzo de 2023



Transports  
Metropolitans  
**de Barcelona**



# ÍNDICE

## Contenidos

1.	Estado de información no financiera .....	6
2.	Quiénes somos.....	7
2.1.	Nuestro modelo de negocio .....	9
2.1.1.	Servicios y productos de TMB.....	9
2.1.2.	Entorno institucional .....	11
2.1.3.	Compra responsable.....	12
2.1.4.	Asesoramiento externo y negocio exterior .....	13
2.2.	Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad .....	14
2.2.1.	Plan Estratégico TMB 2025.....	14
3.	Hechos y datos destacados del año 2022 .....	16
3.1.	Datos principales de la red de bus .....	16
3.2.	Hechos destacados de 2022 .....	16
3.3.	Acontecimientos del ejercicio .....	18
4.	Unos servicios de calidad, innovadores y seguros.....	22
4.1.	Calidad en el servicio de bus.....	22
4.1.1.	Pasajeros transportados.....	22
4.1.2.	Datos principales de la red de bus.....	23
4.1.3.	Atención y satisfacción del cliente .....	27
4.1.4.	Accesibilidad de los servicios .....	30
4.2.	Nuestra apuesta por la innovación .....	31
4.2.1.	Novedades y mejoras .....	31
4.2.2.	Proyectos de innovación, investigación y desarrollo .....	35
4.2.3.	Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad .....	38
4.3.	Salud y seguridad de nuestros pasajeros .....	39
4.3.1.	Viajes seguros.....	39
4.3.2.	Protección de datos.....	40
4.4.	Relación con los medios de comunicación.....	41
4.5.	Presencia en las redes sociales y campañas importantes.....	42
5.	Una gestión responsable .....	44
5.1.	Ética y buen gobierno.....	44
5.1.1.	Gobernanza.....	44
5.1.2.	Normativa y reglamento .....	47

5.2.	Gestión del riesgo .....	49
5.3.	Transparencia .....	52
5.3.1.	Grupos de interés .....	53
5.3.2.	Materialidad: los aspectos relevantes .....	57
6.	Gestión de la Covid-19 .....	60
7.	Nuestra gente .....	61
7.1.	Perfil del grupo.....	61
7.1.1.	Empleo.....	61
7.1.2.	Política retributiva .....	70
7.2.	Atracción e impulso del talento.....	72
7.2.1.	Formación .....	72
7.2.2.	Desarrollo del talento .....	75
7.3.	Bienestar, diversidad e inclusión .....	80
7.3.1.	Organización del trabajo .....	80
7.3.2.	Relaciones laborales y sociales .....	84
7.3.3.	Comunicación Interna .....	89
7.3.4.	Igualdad de oportunidades.....	90
7.4.	Seguridad y salud en el trabajo.....	93
7.4.1.	Fomento de la salud y la seguridad laboral .....	93
7.4.2.	Accidentalidad laboral .....	97
8.	Protección del medio ambiente .....	99
8.1.	Gestión ambiental.....	99
8.1.1.	Prevención de riesgos ambientales.....	99
8.1.2.	Sistema de gestión ambiental y energética .....	99
8.2.	Reducción del impacto en el entorno .....	100
8.2.1.	Prevención y gestión de residuos.....	100
8.2.2.	Protección de la biodiversidad .....	102
8.3.	Minimización del uso de recursos .....	103
8.3.1.	Agua.....	103
8.3.2.	Energía y carburante .....	103
8.4.	Lucha contra el cambio climático .....	105
8.4.1.	Emisiones .....	105
8.4.2.	Otros tipos de contaminación.....	110
8.4.3.	Fondos <i>Next Generation EU</i> .....	110
8.4.4.	Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía) .....	111
8.4.5.	Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible.....	113
9.	Compromiso social.....	114

9.1.	Plan de responsabilidad social - Agenda 2030 .....	114
9.2.	Contribución a la sociedad .....	114
9.3.	Fundación TMB .....	115
9.3.1.	Proyectos sociales .....	115
9.3.2.	Proyectos culturales .....	116
9.3.3.	TMB Educa .....	116
9.3.4.	Patrimonio histórico .....	117
9.4.	Derechos humanos .....	118
10.	Información financiera .....	120
10.1.	Cuenta de pérdidas y ganancias .....	120
10.2.	Balance de situación a 31 de diciembre .....	123
10.3.	Información fiscal .....	124
10.4.	Inversiones .....	124
11.	Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio .....	126
12.	Tabla de contenidos del EINF (GRI 1 Req. 7) .....	127

## 1. Estado de información no financiera

En cumplimiento de la **Ley 11/2018, de 28 de diciembre**, se ha incorporado en este informe de gestión de 2022 el estado de información no financiera de la sociedad (EINF), de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por esta ley, que se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de este informe de gestión de Transports de Barcelona, S.A.

El EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2022 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, puntualidad y verificabilidad. Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados, siempre que ha sido posible y porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente, en estándares de información internacionales de sostenibilidad de *Global Reporting Initiative (GRI)*. En otros casos se han empleado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

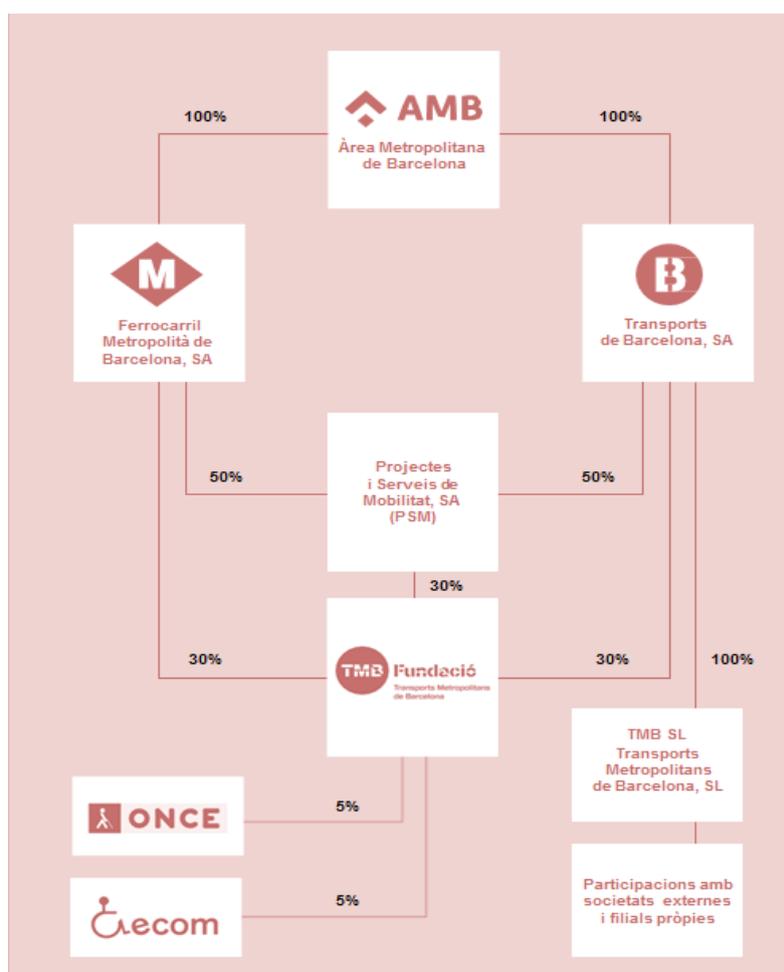
Por último, tal y como indica la ley, el EINF ha sido verificado por un prestador independiente de servicios de verificación.

## 2. Quiénes somos

**Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** es la denominación común de las empresas **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., (FMB)** y **Transports de Barcelona, S.A., (TB)**, que gestionan las redes de metro y autobús por cuenta del Área Metropolitana de Barcelona, que es la propietaria de la totalidad de sus acciones. La sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales consolidadas.

El Grupo también incluye a las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. (PSM)**, que gestiona el teleférico de Montjuïc; **Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.**, que gestiona productos tarifarios y otros servicios de transporte, y las **sociedades asociadas consolidadas por puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, S.A. y Societat Catalana per a la Mobilitat, S.A.**

TMB cuenta también con la **Fundación TMB**, que vela por el patrimonio histórico de TMB y promueve los valores del transporte público a través de actividades sociales y culturales.



Las empresas de FMB y TB prestan servicio en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana, incluidas dentro del Sistema Tarifario Integrado (STI) de la región metropolitana de Barcelona, y lo hacen de forma totalmente coordinada, compartiendo estructuras corporativas y de gestión.

TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno como operador principal de su movilidad, asumiendo los retos de futuro que generan los cambios. Son criterios fundamentales de su gestión: la cultura de la innovación, la constante mejora, el rigor y la transparencia.

Su principal objetivo es ser una empresa pública de referencia. A tal fin, impulsa todos sus programas de actuación, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y el impulso de las políticas de accesibilidad, vectores de una **movilidad sostenible e inclusiva**.

En 2021 se elaboró y aprobó el **Plan Estratégico TMB 2025**, fruto del cual se redefinieron la misión, la visión y los valores de TMB:



### MISIÓN

La misión de TMB es ofrecer servicios integrales de movilidad, incluyendo metro y autobuses, que:

Contribuyan a la **mejora de la movilidad ciudadana** y al desarrollo sostenible.

Garanticen la prestación de un **excelente servicio** a la ciudadanía.

Potencien las **políticas de igualdad de oportunidades y responsabilidad social**.

Utilicen de forma **eficiente los recursos públicos**.



### VISIÓN

TMB quiere ser una empresa de movilidad ciudadana en lo referente al mundo:

Por su gestión integrada de servicios a la ciudadanía, de metro y autobuses y otros modos y servicios de movilidad.

Por su compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.

Por la calidad técnica que ofrece y por la calidad percibida por la ciudadanía y sus grupos de interés.

Por la eficiencia de sus procesos y la optimización en el uso de los recursos.

Por la innovación y la aplicación eficiente de la tecnología como palanca de mejora del servicio.

Por los valores que proyectan las empleadas y empleados con su comportamiento y la excelencia de su trabajo.

Por su compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y con la misma



### VALORES

Los valores que guían la actividad de TMB son esenciales para cumplir su compromiso con la sociedad: trabajadores y trabajadoras, ciudadanía, y grupos de interés:

Vocación de servicio público y excelente servicio.

Gestión eficiente.

Comportamiento socialmente responsable.

Valores de igualdad de oportunidades, diversidad, integridad, honestidad y respeto.

Transparencia.

Compromiso

Liderazgo y trabajo en equipo.

Reconocimiento, equidad y crecimiento personal y profesional.

Ambición innovadora y de vanguardia tecnológica y mejora constante.

La sede central de Transports Metropolitans de Barcelona está situada en:

Calle 60, n.º 21-23,

sector A, polígono industrial de la Zona Franca, 08040 (Barcelona)

Página web: [www.tmb.cat](http://www.tmb.cat)

## 2.1. Nuestro modelo de negocio

### 2.1.1. Servicios y productos de TMB

En el marco del Plan Estratégico 2025 se han definido los siguientes servicios, productos y modelos de negocio:

Servicios y productos de TMB				
				
Metro:	Bus:	Servicios de movilidad:	Negocio exterior:	Fundación TMB:
<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Servicios de metro</b> por gestión directa del AMB</li> <li>* <b>Ingresos accesorios</b> vinculados a la actividad y activos de Metro.</li> <li>* Sujetos al contrato-programa con ATM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Servicios de bus</b> por gestión directa del AMB</li> <li>* <b>Ingresos accesorios</b> vinculados a la actividad y activos de Bus</li> <li>* Sujetos al <b>contrato-programa</b> con ATM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Servicios de movilidad pública</b> por gestión directa del AMB (servicios de bicicleta compartida, patinetes, etc.).</li> <li>* Y <b>otros servicios de movilidad</b> (Telefèric, Bus Turístic, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Servicios de ingeniería y consultoría</b> en las actividades de TMB</li> <li>* Operación de <b>servicios de Bus y otros sistemas de movilidad</b> a través de licitación competitiva</li> <li>* Otros negocios que puedan aportar <b>beneficios a TMB.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Fomento del <b>transporte público</b> y de la <b>movilidad sostenible</b></li> <li>* Impulsar <b>políticas de responsabilidad social</b> de todas las empresas del grupo TMB</li> <li>* Desarrollar <b>proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos.</b></li> <li>* Conservación y divulgación del <b>patrimonio histórico</b> del transporte público.</li> </ul>
En el ámbito del área metropolitana de Barcelona			Fuera del ámbito metropolitano	

### Servicio de bus

La **red regular de bus** está formada por 103 líneas, con una longitud total de 821,85 km (semisuma de los recorridos de ida y vuelta). Además, Transports de Barcelona (TB) opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau (este último con el servicio suspendido). Desde 2007, toda la red de bus de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida y actualmente se trabaja para que todos los vehículos de la flota sean accesibles para personas con discapacidades funcionales.

TMB cuenta con una flota de 1.132 vehículos a 31/12/2022. Los autobuses más obsoletos se van renovando por otros más innovadores y eficientes para reducir la emisión de gases contaminantes y contribuir a una movilidad más sostenible.

## Barcelona Bus Turístic

Desde 1987 TMB, junto con Turisme de Barcelona, gestionan el Barcelona Bus Turístic (BBT), que proporciona un servicio diario, práctico, sostenible y atractivo a las personas que quieren conocer la ciudad a su aire. Con un servicio de audio guía en 16 idiomas y un informador de Turisme de Barcelona como soporte a los clientes, dispone de 44 paradas repartidas entre sus recorridos. Además incluye una guía de los itinerarios y un carnet de descuentos entre los que aparecen otros transportes de interés turístico, como el Telefèric de Montjuïc y el Catalunya Bus Turístic, así como museos, edificios emblemáticos, centros culturales y oferta de ocio de la ciudad de Barcelona.

2022 ha sido un año de recuperación, tras la caída de la demanda en los años 2020 y 2021 a causa de la pandemia de la Covid-19.

El servicio del *Barcelona Night Tour* también se ha reanudado, y un año más también se ha puesto en marcha el servicio del *Barcelona Christmas Tour*, consolidando este producto como uno más de la oferta navideña de ocio de la ciudad de Barcelona. El servicio ha funcionado del 25 de noviembre al 30 de diciembre. Es un servicio con muy buena acogida por parte del público residente y visitante, y tiene una ocupación normalmente superior al 95 %.

En 2022 se ha participado en diferentes *workshops* y acciones comerciales, como *Buy Catalunya*, *Meet Catalunya*, *Premium Catalunya* y las Jornadas de Mercados Emisores ACT.

En cuanto a los colaboradores y patrocinadores del Barcelona Bus Turístic, debido a la situación de incertidumbre de recuperación del sector y a fin de proporcionarle apoyo, se han hecho acuerdos de descuento del 50 % a los colaboradores con los que se tenía contrato en 2020.

Se han trabajado las principales campañas comerciales para reactivar y ayudar a difundir y promocionar nuestros servicios, como la de la *Castanyada* y *Halloween*, la de *Black Friday* y la de *Hola Primavera*.

Este año se han comprado 14 vehículos híbridos de 2 pisos, que se han puesto en funcionamiento en verano.

## Nuevos negocios corporativos

En 2022 se ha creado en TMB la unidad de Servicios de Movilidad Compartida, con la misión de identificar e implementar nuevos negocios y servicios de movilidad compartida que fortalezcan la vocación de TMB como operador global de movilidad.

Durante este año, la nueva unidad se ha enfocado en llevar a cabo los trabajos preliminares para implementar el nuevo servicio de bicicleta pública complementario a los medios de transporte público metropolitanos, conocido como servicio **AMBici**. Este representa la implementación de 200 estaciones distribuidas en 15 municipios: Hospitalet de Llobregat, Badalona, Cornellà de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, y se prevé ponerlo en marcha a principios de 2023.

El titular del servicio AMBici es Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) y el gestor del servicio, por encargo de la propia AMB, es la sociedad del grupo Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. (PSM).

Un hito relevante llevado a cabo durante el año 2022 ha sido la adjudicación a la UTE *ConnectAMBike* del contrato relativo a los “Servicios de implantación, mantenimiento y gestión del servicio de bicicleta pública metropolitana de Barcelona”, como empresa proveedora en el suministro e instalación de las bicicletas y estaciones, y en la operación del servicio.

### 2.1.2. Entorno institucional

En el ámbito de actuación de la región metropolitana de Barcelona, TMB interactúa con operadores, empresas, instituciones y administraciones públicas. Estos últimos tienen un papel fundamental por su relevancia en la financiación de TMB, su acción reguladora, mediante normativas y legislación, y su participación accionarial.

## Instituciones



Implicación de la parte ferroviaria mediante el departamento de VPD.



El AMB tiene **competencias en la planificación y la gestión de movilidad y el transporte público** en los 36 municipios del ámbito metropolitano de Barcelona.



Es un consorcio interadministrativo cuya finalidad es articular la cooperación entre las administraciones titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público.



El Ayuntamiento de Barcelona es **la institución** que regula el espacio público de la ciudad, lo que incluye **la planificación urbanística y la movilidad**, entre otros.



TMB presta servicio en Barcelona y otros 10 municipios de su área metropolitana donde viven más de 2,5 millones de personas.

**Área Metropolitana de Barcelona (AMB)** es la propietaria de la totalidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y de Transports de Barcelona, S.A.

Su ámbito ocupa 636 km<sup>2</sup> y está conformada por 36 municipios en los que viven más de 3,2 millones de personas. En cuanto a transporte y movilidad, el AMB planifica y gestiona las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías. Sus competencias en transporte y movilidad, además de la planificación y la gestión, son:

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el sistema tranviario.
- La prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Plan metropolitano de Movilidad Urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.
- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.

La **Autoritat del Transport Metropolità (ATM)** es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al que se pueden adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, de forma individual o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental y Vallès Oriental.

El consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51 %) y por las administraciones locales (49 %): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores. Entre sus funciones están:

- La planificación de las infraestructuras.
- La integración tarifaria.
- Los contratos programa con los operadores del sistema.
- Los convenios de financiación con las administraciones consorciadas y los convenios de infraestructuras.

### 2.1.3. Compra responsable

La compra y el uso de productos y servicios genera un conjunto de impactos ambientales, sociales y económicos sobre el entorno. Por este motivo, **la organización apuesta por la compra ambiental y socialmente responsable** integrando criterios en la adquisición de productos y servicios. En este sentido, desde hace más de diez años, TMB incorpora criterios de sostenibilidad en sus procesos de compra. **En 2018 entró en vigor la nueva Ley de Contratación 9/2017**, que comportó un proceso de **revisión global del procedimiento P716** (aprobado en 2016) y estableció **la obligatoriedad de incluir criterios ambientales en las compras de bienes, obras y servicios prioritarios**.

La ambientalización de la compra de los grupos prioritarios **se garantiza mediante la aplicación de las instrucciones técnicas para la introducción de criterios de sostenibilidad en contratación**. TMB prevé ampliar en los próximos años el abanico de grupos prioritarios de acuerdo con las políticas de compra verde.

A finales del año 2021 se puso en funcionamiento en el SAP el sistema definido para automatizar el proceso de comunicación de criterios ambientales a los promotores o adjudicatarios con el objetivo de favorecer y potenciar una mayor ambientalización de las compras. En 2022 la unidad de Gestión Ambiental ha continuado asesorando y apoyando a los promotores en la incorporación de criterios ambientales en las compras. También ha establecido conjuntamente con Aprovisionamientos la metodología para realizar el seguimiento del grado de ambientalización de las compras de TMB.

Actualmente, todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y social que especifica la obligación de ser conocedor y comprometerse a cumplir: 1) la normativa ambiental vigente, 2) la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación y 3) las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

En cuanto a la **coordinación ambiental de las actividades empresariales (CAAE)**, todos los proveedores que tengan que acceder a las instalaciones de TMB y sean considerados de riesgo alto deben firmar previamente un **autocertificado ambiental**, en el que se comprometen,

entre otros, a dar cumplimiento a la normativa ambiental y tomar las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental que generan.

En cuanto a los indicadores GRI siguientes:

- GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores.
- GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva de proveedores.
- GRI 408: Trabajo infantil.
- GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio.
- GRI 414: Evaluación social de los proveedores.

no se dispone de cuantificación, al no tener establecidas unas condiciones de ejecución especiales. Sin embargo, **los proveedores deben cumplir con las obligaciones generales en materia ambiental y social establecidas en los pliegos de condiciones particulares de TMB.**

Las empresas del Grupo TMB se adhirieron a **Electronics Watch** en diciembre de 2019, con lo que TMB dio un paso adelante más en la transparencia de la cadena de suministro de material electrónico. Este año 2022 se ha cerrado una nueva afiliación con esta ONG en su nuevo Programa de Vehículo Eléctrico, en el que distintos operadores de transporte y otras instituciones públicas, junto con la ONG, colaboran en el aprendizaje compartido que supone ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos y en las funciones de seguimiento de los contratos públicos.

#### 2.1.4. Asesoramiento externo y negocio exterior

Entre los proyectos más relevantes de Bus de 2022 destaca la participación como asesores de operación de la red de autobuses de la Meca.

También se sigue operando en la red de autobuses de Beziers hasta el 2028. En agosto de 2022 finalizó la concesión mediante la cual TMB participa como operador de autobuses de Perpiñán.

#### Organización y coordinación de proyectos internacionales

El departamento de Relaciones Públicas coordina y produce los eventos corporativos de la compañía, como la organización de actos institucionales, la organización de visitas institucionales y/o corporativas e internacionales, la organización de ferias, participaciones en congresos y reuniones de *benchmarking* y actos vinculados a la Fundación TMB, entre otros. Este año se ha participado en la feria anual del *Smart City Expo World Congress*, dentro del salón *Tomorrow Mobility*, en el que TMB estuvo presente con un stand.

Este año se han recibido 25 visitas institucionales de delegaciones de todo el mundo, como delegaciones de transporte del Ministerio de Transportes de Chile, Israel, Turquía, Indonesia, Singapur o Argentina, entre otros.

FGC y TMB, contando con el apoyo de Renfe, Fira de Barcelona y *Barcelona Convention Bureau*, ganaron la candidatura para organizar el congreso de transporte público y feria más importante del mundo de la asociación internacional UITP. La *UITP Public Transport Summit 2023* se llevará a cabo del 4 al 7 de junio.

Durante este año se ha recuperado paulatinamente la actividad internacional, también con la presencia activa de distintos profesionales de TMB en diversos organismos internacionales de transporte público. Se han recibido varias visitas y coordinado *workshops* internacionales por

parte de delegaciones de empresas y organismos internacionales de Francia, Indonesia, Singapur, Brasil y Japón.

Como cada año, se ha producido la participación activa de los profesionales de TMB en las actividades de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) y el *International Bus Benchmarking Group (IBBG)*, en que TMB participa activamente. El 8 de noviembre, en la 36.ª Asamblea General de ALAMYS, TMB fue elegido para asumir la Secretaría General de la organización a partir de junio de 2023 y hasta el mismo mes de 2029.

## 2.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

### 2.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021 se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (<https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/plan-estrategico>) a partir del trabajo de los equipos internos de TMB y la ayuda de una consultora externa, y con un importante esfuerzo en la relevante participación de los diferentes *stakeholders*, lo que le confiere un alto valor añadido: Comités de Empresa y Consejos de Administración de FMB y TB, Administraciones y Consejo Asesor de TMB. Como resultado del Plan Estratégico se redefinieron la misión, la visión y los valores de la compañía, se establecieron unos ejes y líneas estratégicas y se identificaron los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este plan.

Durante el año 2022 se han ido desarrollando los proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025, entre los que, **en el ámbito de Bus**, destacan los siguientes:

- Ambientalización flota (véase el apartado 8.4.1):
  - Incorporación de 233 autobuses eléctricos de cero emisiones.
  - Incorporación de 46 autobuses de hidrógeno de cero emisiones.
  - Sustitución de 275 autobuses diésel por buses híbridos de GNC para el cumplimiento de ZBE.
  - Experiencia piloto para la utilización de biogás en autobuses.
- Infraestructura de carga de vehículos eléctricos (véase el apartado 8.4.1).
- Nueva cochera verde y nuevo centro logístico y tecnológico de Bus en la Zona Franca (véase el apartado 3.3).
- Bus a demanda (véase el apartado 3.3).
- Digitalización de Bus (véase el apartado 4.2.1):
  - Evolución hacia el mantenimiento 4.0 en las infraestructuras y material móvil de Bus.
  - Videovigilancia y sistema de información al cliente a bordo de Bus.
  - Digitalización de procesos operativos de Bus.
- Plan de absentismo (véase el apartado 7.3.1).
- Empresa saludable (véase el apartado 7.4.2).
- Incremento de los ingresos no tarifarios (véase el apartado 4.1.3).
- Servicio metropolitano de bicicleta pública compartida (véase el apartado 2.1.1).
- Impulso del programa Hola Barcelona y MaaS para no residentes (véase el apartado 4.1.3).
- RSC e Igualdad:
  - Aprobación y desarrollo de políticas de responsabilidad social (véase el apartado 9.1).
  - Desarrollo de políticas de igualdad y diversidad (véase el apartado 7.3.4).

- T-mobilitat (véase el apartado 4.2.2).

Para el seguimiento del conjunto del Plan Estratégico se ha definido un sistema de control y seguimiento de metas y, para los más relevantes, un seguimiento especial trimestral en sesión de la Comisión Permanente del Comité de Dirección.

## 3. Hechos y datos destacados del año 2022

### 3.1. Datos principales de la red de bus

Los principales datos de Transports de Barcelona, S.A. de los dos últimos años y que resumen la dimensión de la sociedad son los que se detallan a continuación:

	Año 2022	Año 2021
<b>Plantilla absoluta a 31 de diciembre:</b>	<b>4.674</b>	<b>4.635</b>
<b>Número de plazas-km ofertadas (en millones):</b>	<b>3.526</b>	<b>3.559</b>
<b>Número de coches-km útiles recorridos (en miles)</b>	<b>41.383</b>	<b>41.937</b>
<b>Viajeros transportados a TB, SA (millones):</b>	<b>178,11</b>	<b>147,27</b>
<i>Red regular de Bus</i>	175,16	146,63
<i>Bus Turístic</i>	2,95	0,64
<b>Ingresos netos de TB, SA (miles de euros) (*):</b>	<b>387.466</b>	<b>343.956</b>

(\*) Incluye las subvenciones al servicio

### 3.2. Hechos destacados de 2022

#### Servicios de calidad, innovadores y seguros

- Incremento de pasajeros transportados en 30,8 millones más respecto al año 2021 en TB.
- Renovación de la flota de bus: Plan de adquisición de nuevos autobuses ecológicos para los años 2023-2025.
- Creación de 3 nuevas áreas de Bus a demanda.
- Los clientes puntúan con un notable el servicio de bus: 8,04 puntos sobre 10 en el estudio anual de percepción del cliente.
- Digitalización de procesos operativos y de mantenimiento de la flota.
- Inicio del proyecto de instalación de cámaras de videovigilancia en los autobuses (cerca de 5.000 cámaras).
- Aprobación de la Política de Seguridad Integral de Bus para fomentar y consolidar la cultura de seguridad y desarrollarla en todos los niveles de la organización.
- Celebración del centenario de Bus con un amplio abanico de actividades a lo largo del año.
- Puesta en marcha de la nueva aplicación para *smartphone* del HOLA BCN.

#### Apostamos por una gestión responsable

- Presentación pública del Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB con el horizonte 2030.
- Firma del Convenio Colectivo de Transports de Barcelona, S.A.
- Publicación de la Política de Gestión del Absentismo: constitución de un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluidos los representantes de las

personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción.

- Sistema de gestión de riesgos y oportunidades (RyOs) referenciado en el mapa de procesos de TMB: Identificación de 768 RyOs de los procesos de TMB, de los que 247 se han considerado prioritarios.
- Confección del Plan de Medidas Antifraude de TMB aprobado por el Consejo de Administración (julio de 2022).
- Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de interés como desarrollo de la política de conflictos de interés.
- TMB fue premiada con varios galardones, entre los que destaca el premio Empresa del Año, en la categoría de transporte urbano, que otorga la revista *Autobuses y Autocares*.

### Nuestra gente

- 4.674 trabajadores: 4.219 hombres y 455 mujeres.
- 191 empleados con diversidad funcional (4,1 % de la plantilla).
- 79.812 horas de asistencia en actividades de formación.
- 3.095 ayudas a empleados.
- Proyecto Empresa Saludable, que se enmarca dentro del Plan Estratégico 2025, con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes.
- 2.162 exámenes individuales de salud planificados y 356 no planificados.
- Puesta en marcha el Programa de Acompañamiento a las Personas Trabajadoras para aquellas que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial.

### Compromiso social

- El 99,66 % de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado a empresas del ámbito español.
- Constitución de la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB el 21 de diciembre de 2022.
- Presentación del Proyecto Global de Gestión de la Diversidad Humana e Inclusión 2022-2025, que establece las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre la plantilla y entre las personas usuarias del servicio.
- Selección de 43 mujeres conductoras, lo que representa un incremento de la plantilla femenina dentro de este colectivo y la sitúa en el 8,6 %.
- Despliegue del programa de prácticas "Dones STEM" ['Mujeres STEM'] para desarrollar proyectos estratégicos en los negocios de bus y metro.
- Renovación del Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica a la tarea de TMB Educa.
- Acogida de 5 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual.
- Entre otras distinciones recibidas en 2022, TMB recibió el premio UITP a la Diversidad, Inclusión e Igualdad de Género durante el congreso y exposición del transporte MENA, celebrado en Dubái en febrero.

### Protección del medio ambiente

- El 76,6 % de la flota de autobús está formada por vehículos híbridos, eléctricos, propulsados con gas natural comprimido y pila de hidrógeno.
- Valorización de los residuos en bus: 88 %.
- Consumo de agua en bus: 37.137 m<sup>3</sup>.
- Emisión de gases de efecto invernadero: 77.129,7 toneladas de CO<sub>2</sub>.

- Aplicación del Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB para impulsar proyectos de eficiencia energética que permitirán reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año.
- Participación en los proyectos europeos Nimbus (para poner en servicio una planta de producción de biometano basada en la metanización del CO<sub>2</sub> del biogás) y Sempre Bio (investigación sobre los procesos de producción de biometano y de captura del CO<sub>2</sub>).

### 3.3. Acontecimientos del ejercicio

#### ▪ Continúa la recuperación del pasaje

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia de la Covid-19 ha continuado impactando la movilidad, especialmente durante los primeros meses del año 2022. Sin embargo, se observa que desde la primavera y el verano se ha recuperado una cierta normalidad al finalizar definitivamente los confinamientos de la población y la mayoría de las medidas restrictivas vigentes desde el inicio de la pandemia. Durante el año 2022 se ha observado que la demanda de bus y metro se ha ido recuperando a lo largo de los meses, si bien todavía no se ha recuperado el volumen de viajeros del año 2019, anterior al estallido de la pandemia.

Concretamente, en el caso de las redes regulares de bus y Bus Turístico, se han transportado **178,1 millones de viajeros en 2022**, lo que representa un crecimiento de cerca de 31 millones respecto al año anterior, es decir, un incremento del 20,9 % (véase el apartado 4.1.1).

#### ▪ Puesta en servicio de 8 autobuses de hidrógeno en la línea X1

La apuesta de TMB por la movilidad sostenible dio un paso más, con la incorporación al servicio de la línea de bus X1 (XPRESBus), entre abril y junio, de ocho autobuses de pila de hidrógeno de última generación que se abastecen de hidrógeno verde en la planta de Iberdrola de la Zona Franca. El primero de estos vehículos se incorporó al servicio en abril de 2022, lo que la hace una experiencia pionera en España. La adopción del hidrógeno verde cuenta con el soporte del programa europeo JIVE 2, de promoción de los vehículos de pila de combustible y cero emisiones, cofinanciado por la Unión Europea.

En línea con el Plan Estratégico 2025, se prevé que hasta 2025 TMB incrementará la flota de vehículos con esta tecnología de cero emisiones.

#### ▪ La Nueva Red de Bus cumplió 10 años de servicio

El 1 de octubre de 2012 entraron en servicio las primeras 5 líneas de la Nueva Red de Bus: H6, H12, V7, V21 y D20, uno de los proyectos más significativos que TB y el Ayuntamiento de Barcelona han realizado en los últimos años.

Durante esta década la evolución de las cifras de la Nueva Red de Bus se ha incrementado de manera muy significativa, poniendo de manifiesto la aceptación de la nueva estructura vial diseñada en ese momento. Así, las validaciones diarias de estas nuevas líneas se han multiplicado por seis, superando las 400.000 actuales. Actualmente, las 28 líneas de la Nueva Red de Bus (8 horizontales, 17 verticales y 3 diagonales) representan aproximadamente el 60 % de la demanda total. Este diseño la ha convertido en la red más sencilla y más fácil de utilizar para la ciudadanía.

El servicio de la Nueva Red de Bus también ha logrado mejorar la cobertura territorial, la conexión entre líneas y la espera y duración del viaje, situando la frecuencia de paso en los días laborables en intervalos de entre 5 y 8 minutos aproximadamente (antes era de 12,3 minutos). En cuanto a la flota, cabe destacar que en 2012 el parque móvil de los autobuses de TMB estaba formado por 1.072 vehículos, mientras que en la actualidad es de 1.132. Sin embargo, el cambio más significativo se encuentra en el combustible: si en 2012 los buses impulsados únicamente por combustible de gasoil era de 483 (un 45,1 %), actualmente estos vehículos se han reducido hasta 265, lo que representa un 23,4 % del total.

#### ▪ Creación de tres nuevas áreas de Bus a demanda

El Bus a demanda forma parte del impulso para la modernización y digitalización del autobús, para hacerlo más competitivo en la línea de priorizar los modos más sostenibles y de menor impacto ambiental. En 2022 se han creado las siguientes áreas de Bus a demanda:

- 17 de enero: Montbau – Vall d'Hebron (transformación de la línea 135).
- 12 de septiembre: Torre Baró (sur) – Vallbona – Trinitat Nova (transformación de la línea 180).
- 28 de noviembre: El Farró – Galvany.

El recorrido del Bus a demanda se basa en un sistema inteligente que encaja las distintas solicitudes de desplazamiento recibidas con antelación. Las peticiones se pueden cursar mediante una aplicación en el móvil o bien por llamada de teléfono (gratuito). La misma aplicación, llamada *El meu Bus*, sirve para modificar una petición o cancelarla, indicar si se viaja con un carrito de bebé o en silla de ruedas, marcar paradas favoritas, consultar las reservas hechas y recibir avisos de variaciones en el servicio. Actualmente, TMB dispone de cuatro áreas de Bus a demanda.

#### ▪ Firma del Convenio Colectivo de TB

El día 24 de octubre de 2022, la Dirección de la empresa y el Comité de Empresa firmaron el Convenio Colectivo de Transports de Barcelona 2022-2025, una vez fue ratificado por la Asamblea de Trabajadores y el Consejo de Administración (véase el apartado 7.3.2).

El nuevo convenio mejora las condiciones de trabajo y económicas de la plantilla en diferentes aspectos, entre los que cabe destacar:

- Que con efectos del día 1 de enero de 2022 se incrementa la masa salarial un 3,5 %, lo máximo que permite la ley en este momento para las empresas públicas.
- El acuerdo incorpora el pago de una prima de productividad.
- Se reconoce el abono del tiempo de desplazamiento como tiempo de trabajo.
- Se mejora la jubilación parcial con una bolsa de días.
- Se incorporan mejoras en la conciliación de la vida familiar.

#### ▪ Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB

TMB está impulsando proyectos de eficiencia energética que permitirán a la compañía **reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>** al año, un ahorro económico estimado de 20 millones de euros al año en consumo y 7 millones de euros en término fijo de potencia, en un contexto donde el incremento de costes del gasto energético se ha convertido en una sobrecarga importante para los operadores de transporte público. Los proyectos forman parte del **Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB**, que

contempla diferentes actuaciones innovadoras en la red de metro y bus; algunas de ellas ya están en marcha y otras se ejecutarán en los próximos años. Estas políticas de eficiencia energética forman parte de los objetivos del Plan Estratégico de TMB 2025 y están alineadas con el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de la organización.

El ahorro en energía de 68 GWh al año compensará el aumento de demanda eléctrica prevista por TMB, debido al incremento de oferta en metro (con más trenes en servicio, pero más eficientes), la apertura del tramo central L9/L10, las prolongaciones proyectadas de las líneas L1, L3 y L4 de la red de metro, y la electrificación de la flota de bus.

Hay decenas de proyectos y acciones de TMB para conseguir esos objetivos: en cuanto a bus, **la nueva cochera de Zona Franca** contará con la **generación eléctrica fotovoltaica** para producir el 22 % de la energía que consume la instalación, reduciendo así el consumo en 0,6 GWh al año y ahorrando 169 toneladas de CO<sub>2</sub>. En esta misma cochera se instalará un sistema que hará uso de energías renovables (biomasa) y recuperará energías residuales para la misma instalación. El sistema *Heating & Cooling Network* permitirá que se emitan 345 toneladas de CO<sub>2</sub> menos cada año.

**En la cochera de Horta** ya está en marcha un **sistema de trigeneración** que ahorra 0,5 GWh al año y evita 130 toneladas de CO<sub>2</sub>, al igual que el **sistema de cogeneración en Triangle**, que también evita la emisión de 43 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

#### ▪ Cambios en el modelo del Plan de Pensiones de TB

Durante el ejercicio 2022 se han implementado los cambios de modelo que se aprobaron en la Comisión de Control del Plan, con acuerdo entre los representantes de los partícipes y los representantes de la empresa promotora, y ratificado por el Comité de Empresa, el cual se basa en tres cuestiones fundamentales: 1) la transformación del colectivo de prestación definida en un colectivo de aportación definida, 2) la modificación del sistema de prestación de riesgo y asunción de estas aportaciones por la empresa promotora y 3) la externalización del colectivo de pasivos a través de una póliza de prima única.

Para llevar a cabo estas modificaciones, ha sido necesario realizar una serie de tareas descritas en el apartado 7.3.2.

#### ▪ Reconocimiento nacional e internacional de TMB

A lo largo del año 2022, Transports Metropolitans de Barcelona ha recibido varios premios y distinciones en el ámbito de la sostenibilidad y las tecnologías:

- En enero, TMB recibió el **premio al Derecho a la Accesibilidad dentro de los Premios ECOM María José Vázquez**. Estos premios anuales quieren reconocer, hacer visible y agradecer la labor llevada a cabo por personas, empresas, entidades o instituciones para promover los derechos de las personas con discapacidad física y/u orgánica.
- En febrero, la Unión Internacional del Transporte Público otorgó a TMB el **Premio UITP a la Diversidad, Inclusión e Igualdad de Género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA celebrado en Dubái. El galardón reconoce el compromiso y el trabajo de TMB en este ámbito, implementado a través de sus planes contra el acoso y la LGTBI-fobia, así como en sus diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.
- También en febrero, en la sede de las Naciones Unidas de Viena, TMB fue premiado con el galardón **Zero Project Conference (ZeroCon22)** por los nuevos trenes (que se están fabricando en las instalaciones de Alstom) como buena práctica mundial en cuestiones de

accesibilidad. Para ser elegida como una de las 76 buenas prácticas galardonadas, las medidas de accesibilidad de los nuevos trenes pasaron el filtro de las valoraciones de expertos de tres criterios principales: innovación, impacto en la sociedad y posibilidades de escalabilidad. Las propuestas premiadas provenían de 35 países.

- En el XXII Congreso del ITS, celebrado en Madrid del 26 al 28 de abril, se otorgó un premio a TMB por **“la gran trayectoria de TMB en la implantación de sistemas inteligentes de transporte de vanguardia en toda la su red de transporte”**. En este foro se presentó el planteamiento del proyecto del nuevo sistema de información al usuario (SIU) y videovigilancia embarcada para bus.
- En noviembre, la Asociación del Museo de la Ciencia y de la Técnica y de Arqueología Industrial de Cataluña (AMCTAIC) premió a la **Fundación TMB** con un **premio Bonaplata en su categoría “Premio Especial de Patrimonio”** y la subcategoría “Preservación del patrimonio mueble”. El objeto de premio es la **“recuperación del autobús Tilling-Stevens B-8302”**, el primer modelo de autobús que circuló en la red de Barcelona, restituyéndolo a su estado original de 1922.
- En diciembre, TMB recibió de **Autobuses y Autocares, la revista especializada** en transporte de viajeros, el **premio Empresa del Año, en la categoría de “transporte urbano”**. Estos premios se otorgan desde 1992 y suponen un reconocimiento al trabajo desarrollado por diferentes empresas de ámbito estatal del transporte de viajeros por carretera, discrecional y urbano.
- Un estudio elaborado por **Clean Cities Campaign** a partir de datos e indicadores de movilidad limpia y habitabilidad, que comparaba 36 ciudades europeas, **posicionó en 3.º lugar a Barcelona y a TMB** como operador principal, como referente en accesibilidad y asequibilidad, superado solo por París y Lisboa.
- Por último, TMB quedó **finalista de los premios Impacta de la Fundació Factor Humà** con el Programa de Acompañamiento a la Desvinculación/Jubilación (PAD), el cual se había puesto en marcha en junio.

#### ▪ Reducción temporal de las tarifas del transporte público

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) acordó el pasado 26 de julio, en reunión extraordinaria del Consejo de Administración, la reducción del precio de los principales títulos de transporte público integrado. Los nuevos precios se aplicaron desde el 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 2022.

El Real Decreto Ley 11/2022, de 25 de junio, y la Orden Ministerial de 15 de julio, impulsados por el Gobierno español, contemplaron la aplicación de reducción de precio en el transporte urbano e interurbano de un 30 % de los abonos y títulos multiviaje. En consecuencia, las administraciones consorciadas en el seno de la ATM (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) decidieron implantar la medida y complementar con otro 20 % la reducción del precio de los títulos integrados más recurrentes: la tarjeta T-usual y la T-jove, así como sus versiones para familias monoparentales y numerosas, y el título para personas en paro. Por lo que respecta a la T-casual, no se aplicó el descuento complementario y tuvo un descuento del 30 %.

Por su parte, el AMB acordó la rebaja de un 50 % en el precio de la tarjeta rosa metropolitana de tarifa reducida T-4.

## 4. Unos servicios de calidad, innovadores y seguros

### 4.1. Calidad en el servicio de bus

#### 4.1.1. Pasajeros transportados

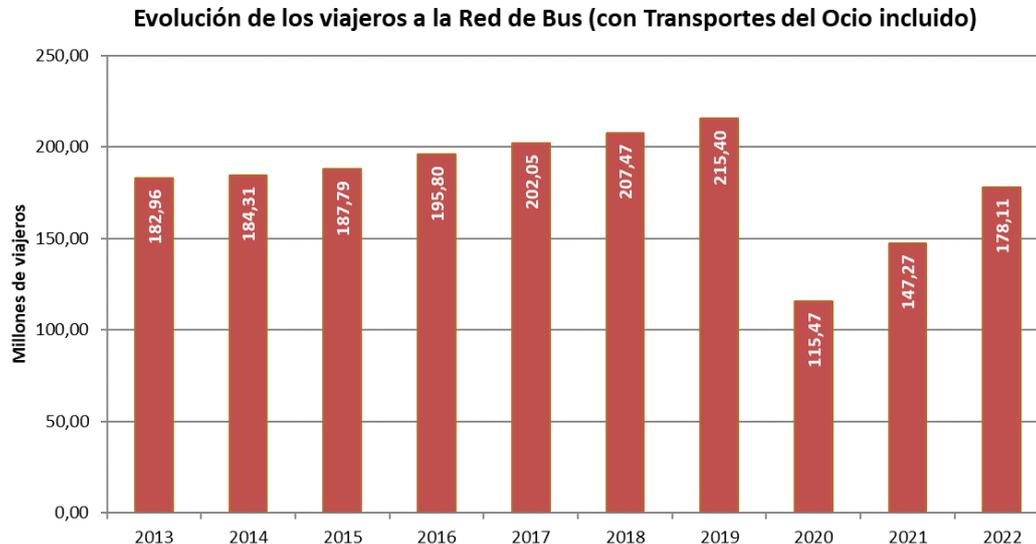
En 2022 ha continuado recuperándose la demanda de TB respecto a los dos años anteriores. Así, la cifra de viajeros transportados ha sido de 178,1 millones, 30,8 millones más que el año anterior.

Más de 175 millones de pasajeros han utilizado la red regular de bus, lo que supone un 19,5 % más que en 2021. El Bus Turístico ha transportado a 2,95 millones de viajeros, lo que representa 2,3 millones más que el año anterior, gracias a la recuperación del turismo en la ciudad de Barcelona.

#### Pasajeros transportados (en millones)

	2022	2021	Diferencia	%
<b>Red de Bus</b>	<b>175,16</b>	<b>146,63</b>	<b>28,53</b>	<b>19,5</b>
<b>Transportes del ocio:</b>	<b>2,95</b>	<b>0,64</b>	<b>2,30</b>	<b>358,7</b>
<i>Bus Turístic</i>	2,95	0,64	2,30	358,7
<b>Total Transports de Barcelona</b>	<b>178,11</b>	<b>147,27</b>	<b>30,83</b>	<b>20,9</b>

A continuación se puede observar la evolución del pasaje de TB de los últimos años:



Respecto a la evolución de la demanda de bus, durante el año 2022 se ha observado cómo esta se ha ido recuperando a lo largo de los meses, si bien todavía no ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019 de antes de la pandemia de la Covid-19. A diferencia del metro, en bus el crecimiento del pasaje ha sido menor. Las causas son diversas y la afectación de cada una de ellas es difícil de cuantificar, pero las más relevantes serían las siguientes:

- Bus ha mantenido una oferta similar a la de 2019, pese a la puesta en marcha de nuevas líneas, como la X1 o algunas líneas de proximidad (180, 181, 182, 198, etc.).
- Crecimiento de los vehículos de movilidad personal: algunos estudios publicados por el AMB y el RACC muestran un incremento importante en el uso de la bicicleta y del

patinete eléctrico en los últimos años, y un 80 % de los nuevos usuarios de estos medios provenían del transporte público. Debido a que la distancia media recorrida por los viajeros en bus es significativamente inferior a la de metro (2,6 km frente a 5,0 km), es evidente que los primeros son más susceptibles de cambiar a la bicicleta o al patinete.

A pesar de haber desaparecido la mayor parte de las medidas restrictivas derivadas de la pandemia, siguen vigentes algunos de los factores que han alterado la movilidad desde su estallido en 2020:

- Teletrabajo y educación a distancia: el teletrabajo se ha implantado con mayor o menor intensidad en la mayoría de las empresas donde es posible realizarlo. Lo mismo ha ocurrido con la formación, donde ha aumentado el número de personas que realizan cursos de forma no presencial.
- Cambio de hábitos. Durante la pandemia, el transporte público se percibió como un espacio con cierto riesgo de contagio. Esta percepción tuvo como consecuencia que una parte de sus viajeros optaran por modos de transporte alternativos (coche, bicicleta, vehículos de movilidad personal, etc.).
- Evolución económica: por un lado se ha consolidado la reactivación económica post pandemia, y por otro lado ha continuado la tendencia inflacionista iniciada a finales del año 2021, si bien parece que en los últimos meses de 2022 se ha ralentizado la subida de precios.
- Reactivación de la actividad turística: El número de viajeros del Bus Turístic en los últimos meses de 2022 ha crecido notablemente y, en consecuencia, la movilidad asociada a esta actividad parece que casi se ha recuperado a niveles pre pandemia.

#### 4.1.2. Datos principales de la red de bus

##### Oferta de servicio

En 2022 se han ofrecido 3.526 millones de plazas-km, lo que ha supuesto un ligero descenso respecto al año anterior (-0,9 %). Esta disminución se ha producido en la red regular de bus, dado que la oferta del Bus Turístic fue superior a la del año 2021, ya que ese año el servicio estuvo parado hasta finales de junio.

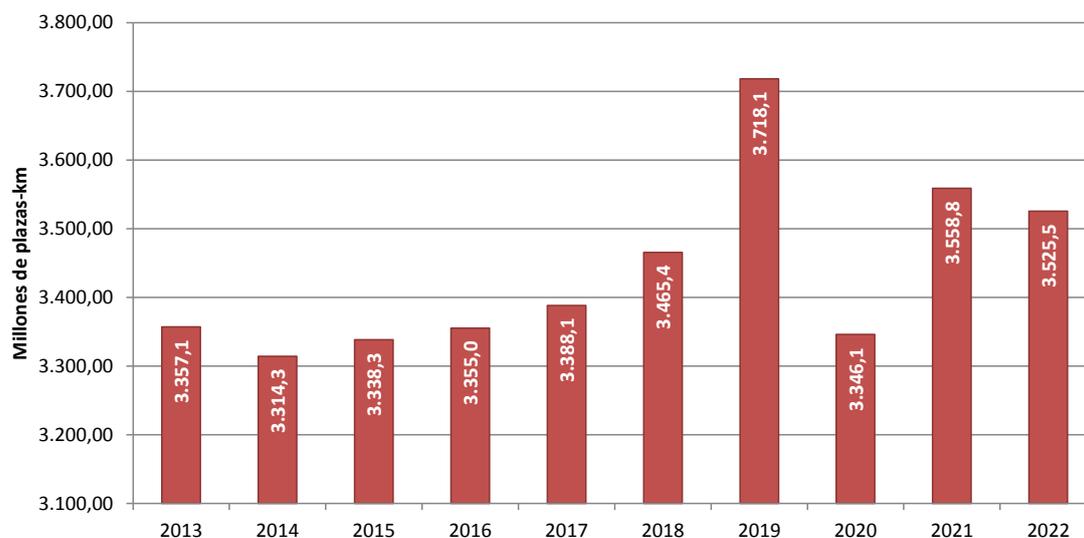
Aunque la oferta programada ha sido similar a la del año 2021, este año el cumplimiento del servicio ha sido menor, dado que ha pasado del 98,28 % en 2021 al 96,25 % este último año. Por otra parte, los días de huelga de septiembre también han influido en la disminución de servicio.

##### Plazas-km ofertas (millones)

	2022	2021	Diferencia	Porcentaje
<b>Plazas-km ofertadas</b>	<b>3.525,51</b>	<b>3.558,80</b>	<b>-33,29</b>	<b>-0,94</b>

	2022	2021	Diferencia	Porcentaje
<b>Coches-km útiles recorridos</b>	<b>41.383,04</b>	<b>41.937,42</b>	<b>-554,37</b>	<b>-1,32</b>

### Evolución de las plazas-km ofertadas en TB



### Datos de la red de bus

Los principales datos de la red de bus a 31 de diciembre de 2022 eran:

#### DATOS DE LA RED A 31 DE DICIEMBRE DE 2022

	TOTAL
<b>Número de líneas (*)</b>	<b>103</b>
<b>Longitud de la red (*)</b>	<b>821,85</b>
<b>Número de paradas (*):</b>	<b>2.619</b>
<i>con marquesina:</i>	<i>1.432</i>
<i>con poste de parada:</i>	<i>1.187</i>
<b>Kilómetros de carril bus</b>	<b>221,8</b>

(\*) No incluye las líneas especiales de Bus Turístico, ni el Tramvia Blau, ni las áreas de Bus a demanda.

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2022 era la siguiente:

**DATOS DE LA FLOTA A 31 DE DICIEMBRE DE 2022**

	N.º vehículos
<b>Autobuses estándar:</b>	<b>617</b>
<i>Propulsados con gasoil:</i>	<i>141</i>
<i>Propulsados con GNC:</i>	<i>221</i>
<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	<i>138</i>
<i>Híbridos con motor de GNC y eléctrico:</i>	<i>85</i>
<i>Propulsados únicamente con motor eléctrico:</i>	<i>24</i>
<i>Propulsados con pila de hidrógeno:</i>	<i>8</i>
<b>Autobuses articulados:</b>	<b>361</b>
<i>Propulsados con gasoil:</i>	<i>16</i>
<i>Propulsados con GNC:</i>	<i>129</i>
<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	<i>134</i>
<i>Híbridos con motor de GNC y eléctrico:</i>	<i>35</i>
<i>Propulsados únicamente con motor eléctrico:</i>	<i>47</i>
<b>Autobuses de 2 pisos:</b>	<b>65</b>
<i>Propulsados con gasoil:</i>	<i>38</i>
<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	<i>27</i>
<b>Minibuses (propulsados con gasoil):</b>	<b>60</b>
<b>Midibuses:</b>	<b>26</b>
<i>Propulsados con gasoil:</i>	<i>10</i>
<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	<i>16</i>
<b>Autobuses biarticulados (híbridos con motor diésel y eléctrico)</b>	<b>3</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>1.132</b>

**RESUMEN FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE:**

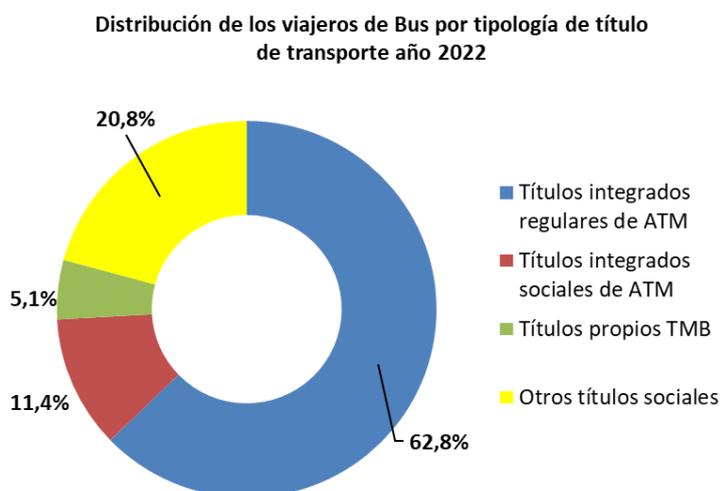
<b>Autobuses propulsados con gasoil:</b>	<b>265</b>
<b>Autobuses propulsados con GNC:</b>	<b>350</b>
<b>Autobuses híbridos:</b>	<b>438</b>
<i>híbridos motor diésel y eléctrico</i>	<i>318</i>
<i>híbridos motor de GNC y eléctrico</i>	<i>120</i>
<b>Autobuses propulsados con motor eléctrico</b>	<b>71</b>
<b>Propulsados con pila de hidrógeno:</b>	<b>8</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>1.132</b>

El parque de autobuses útiles para la operación a 31 de diciembre de 2022 estaba formado por 1.132 vehículos, que a finales del ejercicio tenían una edad media de 7,29 años.

La evolución de la flota durante el ejercicio ha permitido cerrar el año con una flota ambientalmente más limpia (vehículos híbridos, de GNC, eléctricos y de pila de hidrógeno) de 867 vehículos, lo que representa un **76,6 % del total**. Respecto al año anterior, ha aumentado en 47 autobuses la flota de vehículos híbridos y en 41 el número de vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico, además de los 8 autobuses propulsados con pila de hidrógeno.

## Distribución de los títulos de viaje de bus

La distribución de los viajes de TB del año 2022 por títulos de transporte ha sido la siguiente:



Los títulos integrados regulares de la ATM han representado el 62,8% del total de validaciones, y dentro de estos los más utilizados han sido la T-casual (24,0%), la T-usual (29,7%) y la T-jove (7,2%).

Los títulos integrados sociales de la ATM representaron el 11,4%. Los más utilizados fueron la T-16, con un 8,1%, y la T-jove FM/FN, con un 1,5%.

Las validaciones con títulos propios de TMB representaron un 5,1%, de modo que el billete sencillo es el más utilizado, con un 1,9%, seguido del 1,7% de los viajes realizados en el Bus Turístico. El conjunto de las validaciones realizadas con la gama de títulos de Hola BCN ha representado el 1,5% del total.

Por último, el 20,8% de las validaciones corresponde al resto de títulos sociales, entre los que destaca la Tarjeta Rosa, con un 10,5%, y la T-4, con un 9,4%.

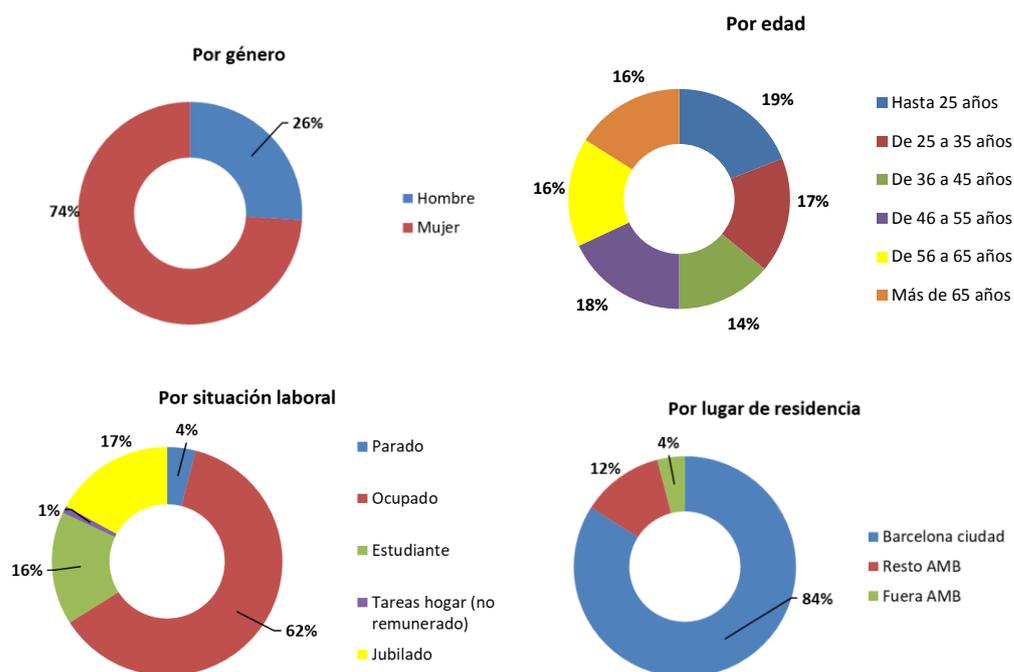
## Variación en el uso de títulos de bus

En 2022 destaca el crecimiento en la utilización de los títulos propios en 3,4 puntos porcentuales, situándose en el 5,1% del total de las validaciones. En cambio, descendió la utilización de los otros títulos sociales (Tarjeta Rosa y T-4), que pasaron del 23,2% al 20,8%, y los títulos sociales del AMB, que disminuyeron un punto porcentual.

	Any 2022	Any 2021
Títols integrats regulars d'ATM	62,8%	62,8%
Títols integrats socials d'ATM	11,4%	12,4%
Títols propis TMB	5,1%	1,7%
Altres títols socials	20,8%	23,2%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Perfil sociodemográfico del usuario de bus

Según datos del estudio de percepción del cliente (EPC) de 2022, el perfil del usuario de bus sería el siguiente:



### 4.1.3. Atención y satisfacción del cliente

#### Valoración del servicio por parte de los clientes



(\*) En 2019 no se pudo realizar el estudio.

En el estudio anual de percepción del cliente (EPC) que se llevó a cabo en 2022, los clientes otorgaron una nota media de 8,04 puntos (de 0 a 10 puntos), una cifra ligeramente superior a la de 2021 (8,02 puntos). Los atributos mejor valorados han sido el buen funcionamiento de las máquinas de validación (8,69 puntos), las rampas y el piso bajo de los vehículos (8,53

puntos), y que la conexión con otras líneas y medios de transporte sea adecuada (8,33 puntos). En cambio, los menos valorados han sido las aglomeraciones en el bus (6,59), la frecuencia de paso (7,25) y la temperatura dentro del bus (7,40).

### Quejas, reclamaciones y sugerencias

Las quejas, reclamaciones y sugerencias (QRS) constituyen oportunidades de mejora para TMB para crecer como operadores de movilidad.

En 2022 se han registrado 10.287 QRS, lo que representa un notable crecimiento respecto al año anterior. Los ámbitos en los que más han crecido han sido los servicios de transporte (tanto en los actuales como en las solicitudes de nuevos servicios), el personal y la validación y venta automática de títulos de transporte (coincidiendo con la implantación de la T-mobilitat).

Tema	Año 2022	Año 2021	dif.
<b>Resultado total</b>	<b>10.287</b>	<b>6.463</b>	<b>3.824</b>
Instalaciones	1.406	946	460
Servicios de transporte	3.078	1.403	1.675
Información y atención al cliente	318	238	80
Personal	3.412	2.570	842
Validación y venta automática	1.172	447	725
Usuarios	159	101	58
Títulos, tarifas y soportes	24	25	-1
Varios	718	733	-15

### Información y atención

Con el primer año de funcionamiento de la T-mobilitat, y el progresivo crecimiento de la demanda de transporte público, en 2022 los canales de atención han empezado a recuperar la actividad, y tanto los canales en remoto como los presenciales han registrado **un incremento considerable en el volumen de consultas recibidas**. Sin embargo, salvo en períodos concretos de acumulación de demanda (vuelta de vacaciones, nuevas fases, cambios de tarifas...), se han mantenido **unos tiempos de atención y de respuesta óptimos** en todos los canales. Aparte de estos dos motivos, las intervenciones masivas en Metro y Bus han supuesto un aumento de los expedientes de fraude que se han tramitado durante todo el año.

La **información** que se ofrece del proyecto de la **T-mobilitat**, su claridad y anticipación, es un factor clave que puede ayudar al cliente a una mejor comprensión, y se ha detectado que es necesario trabajar tanto los mensajes como su difusión para ayudar al proceso de conversión de clientes al nuevo sistema.

El canal de **WhatsApp para la T-mobilitat** ha experimentado una consolidación como canal de conversación útil y versátil para diferentes tipos de públicos, lo que hace prever un aumento de su uso conforme incrementen los clientes dentro del nuevo sistema.

Los **Quioscos de la T-mobilitat** se han erigido como referente para clientes que necesitan asistencia presencial y han tenido una actividad diaria continua.

En 2022 también se ha empezado a ofrecer a través del **teléfono de atención de TMB** la posibilidad de reservar las citas para el uso del **Bus a demanda**, y las llamadas de petición del servicio han ido incrementando conforme se añadían más líneas al servicio. La recuperación

del cliente y el servicio turístico durante este año ha sido notable, lo que también ha sido motivo de incremento en las atenciones ofrecidas a este colectivo.

La **campaña de reducción de tarifas** del último cuatrimestre del año y la adecuación de los títulos de transporte a las diferentes condiciones marcadas por la ATM han sido también motivo de consultas en los distintos canales. La campaña informativa que ha acompañado a esta acción ha sido clave para ayudar al cliente en todo el proceso de adquisición de títulos según sus necesidades.

Otras acciones destacadas del ejercicio han sido:

- Plan de mejora de los Puntos TMB: inicio de las obras del nuevo centro de atención de La Sagrera; mejoras de integración y en los sistemas tecnológicos, mejoras del confort y la seguridad, etc.
- Mejora de la información al cliente: del *digital signage* (*software* de señalización digital) en las pantallas interiores de los nuevos trenes, pasando por la mejora en la información en tiempo real; se está trabajando en ofrecer una información útil, veraz y al momento que ayude al cliente a ser autónomo en el uso de los servicios de TMB.
- Creación de un Comité de seguimiento de las quejas y reclamaciones con participación de todas las áreas implicadas en la gestión de estas comunicaciones, con el objetivo de mejorar la calidad de la respuesta, realizar un seguimiento de las causas más habituales y sensibles y proponer acciones de mejora.

### Ámbito comercial

En cuanto al  **vending**, además de las acciones realizadas en la red de metro, el próximo año se adjudicará el concurso público para la gestión del *vending* corporativo para todo TMB, que supondrá la renovación total de las máquinas de venta y la incorporación de nuevos servicios de restauración automática.

**Hola Barcelona** quiere ofrecer a los visitantes de Barcelona una solución integral de movilidad adaptada a sus particularidades y basada en medios de transporte sostenibles a partir de una aplicación móvil que les permitirá tener acceso a la información, planificar desplazamientos y también reservar, pagar y hacer uso de los distintos operadores de transporte.

Se ha lanzado la nueva aplicación Hola Barcelona (<https://www.holabarcelona.com/es/app-hola-barcelona>), que tiene como principales objetivos digitalizar la experiencia de movilidad para visitar la ciudad de Barcelona, potenciar ventas de producto propio y acompañar durante la visita.

Por otra parte, se ha renovado el **e-commerce web** <https://www.holabarcelona.com/es>, que tiene como objetivos un mejor posicionamiento *online*, una mejor imagen de marca y una mejor experiencia de usuario.

Los ingresos comerciales (no tarifarios) han aumentado notablemente este año 2022. Los más importantes se han producido en la línea de negocio de los servicios especiales por la vuelta de los festivales musicales a la ciudad y la activación de rodajes de grandes producciones. Asimismo, también han crecido significativamente los ingresos publicitarios en soportes de bus y metro, y del *retail* en metro. En ambos casos, la recuperación del pasaje ha sido uno de los grandes motivos, pero también cabe sumar la recuperación de las estrategias comerciales en marcas y negocios.

## Ámbito digital

En el ámbito digital, dentro de las acciones llevadas a cabo, destacan, entre otras:

- La implantación de la herramienta CRM B2C para gestionar campañas informativas, comerciales y promocionales a clientes residentes y visitantes.
- Desarrollo del diseño de la nueva TMB App (finalizado en noviembre de 2022). La publicación de la primera versión de la aplicación está prevista para mediados de 2023. A finales del 2022 se inició la segunda fase para implementar la aplicación y desarrollar todos los servicios adicionales necesarios para darle contenidos y funcionalidades.
- Publicación de la nueva aplicación Hola Barcelona (noviembre de 2022).

### 4.1.4. Accesibilidad de los servicios

La accesibilidad en TMB se ha orientado en los siguientes ejes:

- Consolidación del sistema de gestión corporativo llamado Código Operativo, con más de 65 proyectos en desarrollo.
- Incorporar la innovación en la búsqueda de soluciones a barreras pendientes de eliminar.
- Mantener la participación y el diálogo social como herramienta de cocreación.
- Asesorar y acompañar al resto de profesionales de la empresa para incorporar los criterios de diseño para todos en sus proyectos.

Las actuaciones más destacadas desarrolladas en el ámbito de la accesibilidad universal han sido:

- Mesa de la **red relacional de los 11 municipios donde TMB da servicio**: se ha constituido un órgano de comunicación y seguimiento de los temas de accesibilidad con los representantes de los ayuntamientos del territorio TMB.
- **Proyecto de investigación y análisis de la cartografía del entorno urbano**, que ha permitido plantear un cambio en la señalética de los mapas de la actual red TMB, con una simple, sencilla e innovadora visión desde la comunicación.
- Aplicación de **criterios de accesibilidad de la señalética en las nuevas pantallas embarcadas en bus y trenes**, así como en andenes, aplicando criterios normativos, de accesibilidad y de lectura fácil para la comunicación.
- **Prueba piloto de señalización Braille en paradas de bus y estaciones de metro**. Actualmente en fase de valoración por las entidades de la discapacidad visual y comportamiento del vinilo instalado.
- Implementación de **contenidos en formación** en materia de atención al cliente con discapacidad y elementos a su alcance en la red de metro y autobús.
- **Continuación con los talleres formativos** en formato presencial con los diferentes colectivos de discapacidad visual y afiliados de la ONCE para dar a conocer las nuevas herramientas digitales de **NaviLens** y **Beacons** orientadas a dar servicio a las personas con discapacidad visual. Se ha realizado también la grabación de un vídeo para dar a conocer el sistema **NaviLens**, que ha sido publicado en el programa *Valor afegit* de TV3.
- Implementación del **sistema NaviLens** en la red ETS de Bilbao y en Ferrocarrils de la Generalitat de València.
- **Pruebas de concepto del sistema NaviLens a operadores nacionales e internacionales**, como en París, Singapur, etc., en colaboración con Negocio Corporativo.

Por otra parte, se ha participado con entidades de discapacidad, mesas técnicas de diferentes ámbitos y operadores de transporte: UNE (Normalización de normas de accesibilidad para la

rotulación), Asociación Española de Profesionales de la Accesibilidad Universal, Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, en el Grupo Abierto de Accesibilidad del Colegio de Arquitectos, en el Grupo Motor Coemfe y en la mesa técnica de accesibilidad con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad, entre otros.

Se ha firmado el convenio marco con la Federación de Personas Sordas de Cataluña (FESOCA), que tiene como objetivo la promoción de proyectos que proporcionen la accesibilidad universal comunicativa en los medios del transporte público dependientes de TMB.

También se firmó la adenda del convenio con la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE), orientado principalmente a la presentación del cambio de Reglamento 107 en la Comisión Económica de las Naciones Unidas.

### Mejoras de la accesibilidad en la red de Bus

**Redacción de las condiciones de accesibilidad de la parada de bus ideal:** El objetivo del documento es incorporar la parada en los nuevos diseños de calle, formando parte desde el inicio del proyecto urbanístico del entorno de la ciudad que depende de los ayuntamientos donde se ubique la parada. Se ha adjuntado también una propuesta de diseño con incorporaciones de elementos e infraestructura según la normativa de accesibilidad.

Se ha realizado un **análisis y validación del nuevo servicio de Bus a demanda por parte de accesibilidad**, en cuanto al sistema de petición del servicio y atención a las personas usuarias, mediante una herramienta tecnológica y *chatbot*. Se ha mejorado la señalización y se ha optimizado el recorrido y la comunicación. Se ha participado en campañas de formación, junto a la concejalía correspondiente, para dar a conocer el servicio y recoger mejoras e inquietudes de las personas participantes.

## 4.2. Nuestra apuesta por la innovación

TMB participa también en proyectos de investigación, innovación y desarrollo de Europa para crear sinergias y compartir conocimientos con organizaciones del sector y así impulsar proyectos alineados con la misión y la estrategia de la organización y, al mismo tiempo, ofrecer mejoras en la prestación de los servicios a la ciudadanía.

### 4.2.1. Novedades y mejoras

A lo largo del ejercicio se han desarrollado un conjunto de novedades y mejoras en la red de bus y en el ámbito de TMB, entre los que cabe destacar los siguientes:

- **Plan de Sostenibilidad de la flota de Bus**

Este plan se desarrolla en el apartado 8.4.1 Emisiones.

- **Proyecto eBRT 2030**

TMB ha participado, como miembro del consorcio de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), en el **programa e-BRT 2030**, que recibió la adjudicación el pasado 20 de julio. Dentro de este consorcio se encuentran las empresas operadoras de ciudades como: Ámsterdam, Atenas o Múnich, centros de investigación y empresas tecnológicas de alcance europeo y de América latina, como Bogotá o Quito.

TMB empezará a desplegar durante el 2023 una serie de innovaciones tecnológicas que permitirán a la línea H12 (Gornal-Besòs/Verneda) incrementar sus prestaciones y transformarse en un BRT (*Bus Rapid Transit*) eléctrico. Estas mejoras podrán implementarse gracias a una subvención de 1,2 millones de euros otorgada por la UE.

Los diversos desarrollos y elementos tecnológicos que harán posible la transformación de la actual línea H12 en un BRT eléctrico se pueden agrupar en tres grandes bloques:

- **Electrificación completa de la línea**, con la instalación de cargadores en las cocheras con un sistema de carga inteligente, estaciones de carga de oportunidad en los terminales de línea y buses eléctricos de alta capacidad.
- **Mejora de la regularidad de la línea** gracias a la conexión de los centros de control de autobús y del centro municipal de control del tráfico; la aplicación de estrategias de adherencia al intervalo de paso de los buses (que pasan por la activación de la prioridad semafórica) y varios desarrollos en materia de sistemas inteligentes de transporte (ITS).
- **Mejora de la experiencia de viaje** de todas las personas usuarias, con el conocimiento de la demanda en todo momento por parte de TMB, ya sea en tiempo real (mediante la instalación de sensores en paradas y autobuses) o a días vista (gracias a la elaboración de un modelo predictivo), la mejora de información a bordo del bus y la videovigilancia embarcada.

La implantación empezará formalmente a principios de 2023 y tendrá una duración de 4 años.

- **Proyecto de mejora de la movilidad de la red de bus: recuento de pasajeros y ocupación para mejorar la planificación**

Se ha estado trabajando en disponer la información de ocupación de la flota en tiempo real. El objetivo es consolidar la fiabilidad de la información facilitando la toma de decisiones operativas en tiempo real.

- **Mejora de la experiencia de cliente en la red de bus**
  - a) Proyecto de implantación del sistema de videovigilancia embarcada

Con el fin de aumentar la seguridad dentro del bus, se ha iniciado la instalación en toda la flota de un sistema de videovigilancia embarcada. Este sistema proporcionará al Centro de Control de Seguridad de Bus imágenes que puedan convertirse en pruebas documentales ante presuntos actos ilícitos. Por otra parte, proporcionará imágenes en tiempo real para la gestión de incidentes que se puedan suceder durante el servicio. Finaliza el ejercicio 2022 con algo menos de un tercio de la flota con el sistema instalado y habilitado, y se prevé finalizarlo durante el primer semestre del próximo ejercicio. Este proyecto ha sido financiado con fondos europeos *Next Generation*.

- b) Proyecto de mejora del sistema de información al usuario (SIU)

El sistema de información al usuario (SIU) actual tenía un problema de obsolescencia tecnológica y funcional. Por eso se abordó la sustitución del antiguo sistema hacia uno nuevo basado en pantallas ultra panorámicas que den una funcionalidad ampliada, para dar una alta potencialidad comunicativa al canal. Además, no solo se cambia la tecnología, sino también toda la información que actualmente se le está ofreciendo al cliente en el bus. En 2022 se han cerrado las fases de diseño de la información, la prueba piloto y la preserie en 10 vehículos, y en el próximo año se realizará su extensión a toda la flota de bus.

- c) Implantación de un nuevo sistema de tickets para el Barcelona Bus Turístic.

En 2022 se ha iniciado el proyecto de implantación de nuevas validadoras embarcadas en la flota del Barcelona Bus Turístic que permiten la lectura y gestión de los tickets de los usuarios. Se prevé completar su instalación en el próximo ejercicio.

- d) Gestión de la información de estado de las rampas de los autobuses en tiempo real

Manteniendo la apuesta por velar por la accesibilidad en el total de la flota de vehículos, y en la transformación digital orientada a la toma de decisiones basada en la información, se ha trabajado en disponer en tiempo real de la información de estado de funcionamiento de las rampas de acceso a los vehículos para personas con movilidad reducida en el Centro de Control de Bus (CCB).

▪ **Mejora de la experiencia del empleado: Digitalización de las gestiones con el empleado**

El proyecto pretende agrupar todas las necesidades, tanto de trámites como de información, que tienen actualmente las personas empleadas de TB, aprovechando las herramientas tecnológicas actuales para realizar estas gestiones de manera más simplificada y eficiente. Así, se ha iniciado un programa en el que se han identificado todas las necesidades de gestión e información para establecer una priorización y hoja de ruta de implantación de herramientas que resuelvan estas necesidades. Esta hoja de ruta ya se ha empezado a implementar con las necesidades prioritarias, la gestión de comunicados de explotación (se implantará en el próximo año) y la nueva herramienta de selección (se pretende tener este entorno en marcha y consolidado para la próxima selección general para el personal de conducción que se realizará en 2024).

▪ **Reingeniería organizativa y de los procesos operativos de bus**

- a) Evolución de PPS-Cuadro de mandos de explotación

En 2022 se ha ejecutado la migración de la confección y gestión del cuadro de mandos de explotación del sistema *Hastus Daily* en el sistema PPS.

- b) Digitalización del lanzamiento del servicio

Este punto aborda transformaciones en distintos ámbitos de todos los que participan durante la preparación y ejecución del lanzamiento del servicio. El primero es la preparación y gestión de las pizarras, donde se asigna la flota de vehículos que van a ejecutar cada servicio; en el momento del lanzamiento del servicio permite la gestión en tiempo real del estado de la flota y, una vez finalizado el servicio, la consolidación de todas las situaciones sobrevenidas que se hayan producido. Este proyecto de gestión de pizarras se prevé ejecutarlo durante el próximo ejercicio.

- c) Digitalización de la hoja de observaciones de accidente

En 2022 se ha trabajado en la digitalización de la hoja de observaciones que realiza el personal de las oficinas de centro y el personal de conducción. La digitalización se ha basado en la eliminación de impresiones en papel y posterior registro, sustituyéndolo por una gestión directa sobre los sistemas de información mediante la utilización de tabletas.

- d) Digitalización de las intervenciones en ruta

En un primer estadio se han incorporado en los vehículos de intervención en ruta unos dispositivos electrónicos (tabletas) que permiten al personal de mantenimiento en ruta

acceder a sistemas de información existentes con información contextual sobre el vehículo en que deben intervenir. En una siguiente fase, que se ejecutará el año siguiente, se abordará la digitalización de todo el flujo de trabajo asociado desde que se asigna la intervención hasta que se da por finalizada.

e) Digitalización del Centro de Control de Bus (CCB)

En 2022 se ha continuado con el proceso de digitalización del Centro de Control Bus, abordando la implementación de avisos T<sub>4</sub> (*reporting* de incidencias): desde el sistema SAE se puede enviar la aparición de una incidencia de forma automática con la información de contexto pertinente, para que los roles de incidencias y averías realicen su gestión. Por otra parte, se ha evolucionado la herramienta de gestión SAP para integrar los avisos de averías (T<sub>2</sub>) en el nuevo formato, paso previo a la integración de los sistemas SAE-SAP también para este tipo de avisos, lo que es clave también para abordar la segunda fase del proyecto de digitalización de las intervenciones en ruta.

▪ Planes de mantenimiento de la flota

Se están adaptando los niveles de mantenimiento del Área de Mantenimiento, donde existen dos niveles de mantenimiento/reparación. En relación con el segundo nivel de reparaciones, los departamentos de Telecomunicaciones y Talleres Centrales se están adaptando a los cambios tecnológicos crecientes. Concretamente, el Taller Central ha realizado un análisis interno de coste/beneficio de cualquier componente que se repara actualmente, con el objetivo de determinar aquellos que son más rentables de mantener. Así, se está trabajando en el desarrollo de una línea de I+D, con el objetivo de explorar distintos componentes a reparar para internalizarlos y desarrollar nuevas líneas de producción.

Mantenimiento 4.0:

El mantenimiento 4.0 trata de tener una visión integral y centralizada que se basa en la recopilación, el análisis y la sistematización de los datos, lo que permite detectar fallas de forma proactiva, minimizando las paradas no programadas.

A continuación se resumen las diferentes líneas del proyecto que tienen como objetivo la implantación del mantenimiento 4.0:

a) Evolución hacia el mantenimiento predictivo:

- Telemetría: el proyecto se inició en 2017, cuando se instalaron los sensores y el protocolo para acceder a los datos del bus (FMS) embarcado en una flota objetivo de 300 autobuses. También se puso en marcha el *software* del telemando en la sala del CCB, como herramienta publicadora de los datos registrados, con el objetivo de realizar el seguimiento del comportamiento de los distintos sistemas en tiempo real. Como continuación de este proyecto, se ha abordado un objetivo de automatización del análisis de los datos registrados en remoto en tiempo real, que trata de recoger los datos de la flota objetivo, para analizarlos según un patrón determinado por un algoritmo adaptativo por sistema y lote de buses, y así finalmente disgregar el grado crítico de las incidencias y confeccionar automáticamente los correspondientes avisos para tratarlos en Material Móvil.
- Mantenimiento predictivo en Taller de Bus: Integración en la gestión el mantenimiento operativo de Material Móvil del sistema predictivo de los sistemas embarcados de telecomunicaciones.

b) Automatización y digitalización:

- Desarrollo del proyecto del registro en SAP del relleno de los fluidos de la flota de autobuses mediante el registro por voz.

- Seguimiento de la actividad en el taller de integración con RRHH: Desarrollo de la transacción de SAP que permite visualizar el ratio de control de actividad del personal adscrito a Material Móvil. Concretamente, se calcula el porcentaje de tiempo que un empleado está asignado a un trabajo con respecto al tiempo teórico de jornada laboral.
  - App para confirmar órdenes de talleres: Desarrollo de la app, que realiza el cierre de órdenes de trabajo en un dispositivo móvil, agilizando este proceso administrativo casi en tiempo real.
  - App de grabación de inspecciones predictivas: Desarrollo de la app para realizar las inspecciones predictivas en el taller de Material Móvil, mediante una tableta. Además, se ha automatizado este proceso de forma que la aplicación es capaz de generar órdenes de trabajo y cambiar el estatus de un vehículo, en función de la gravedad de las incidencias detectadas durante la inspección.
- c) Inicio del proyecto de identificación de los indicadores clave (KPI) estratégicos de negocio y su integración en el *Dashboard SAP Analytics Cloud (SAC)*. Actualmente se está realizando la transición de los actuales KPI de fiabilidad, disponibilidad y ABC de averías de SAP BO a SAC. Este proceso ha posibilitado dinamizar las consultas.

#### ▪ Nueva cochera de Zona Franca

En junio de 2022 finalizó, exceptuando la fachada, el edificio del aparcamiento y el taller central de la nueva cochera. En diciembre terminó la fase 1 de la urbanización en torno al taller, y durante el año se ha levantado el 75 % de la estructura del nuevo edificio de oficinas.

#### 4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

Además de los proyectos y mejoras descritos anteriormente, a lo largo del ejercicio se han desarrollado un conjunto de acciones y proyectos enmarcados en la innovación, la investigación y el desarrollo, entre los que destacan:

- **En el ámbito de bus:**
  - Modificación del sistema de telemetría de bus para incorporar la nueva tipología de buses eléctricos. Esto permitirá gestionar también sus alarmas desde el Centro de Control de Bus, mejorar el mantenimiento correctivo y predictivo y realizar el seguimiento en detalle de las nuevas tecnologías que se están implantando en este ámbito.
  - En el sistema *Beacons Bus* (asistente en la parada de bus) puesto en servicio en 2020, se está preparando, con el fabricante del sistema, un acuerdo de comercialización de derecho de uso de la propiedad intelectual, ya que hay varias ciudades/explotaciones interesadas en la solución implantada en Barcelona.
  - Dentro de los planes de gestión de la obsolescencia tecnológica, se han realizado una serie de actualizaciones en sistemas de gestión de bus: migración del gestor de alteraciones y nueva versión de HASTUS (planificación).
- **En el ámbito de marketing y clientes:**
  - Con el despliegue en los cuatro Puntos TMB, se ha finalizado el proyecto de integración del Virtual POS (terminal de punto de venta virtual) con el datáfono y el sistema *Cashless*. Esta actuación se enmarca en el proyecto global de modernización de los Puntos TMB hacia un concepto de oficina abierta (conexión inalámbrica de los distintos dispositivos).

- Se ha llevado a cabo con éxito la puesta en servicio de la nueva solución tecnológica para la venta de *merchandasing* en eventos organizados o en los que participa TMB. Esta solución ha sido una prueba piloto realizada en el día de Sant Jordi y ligada al centenario de TB, pero que puede ser extrapolable para otros eventos que se planteen en el futuro.
- **En el ámbito corporativo:**
  - Se ha iniciado el programa de formación y concienciación en ciberseguridad de los empleados de TMB (en una fase piloto con 1.000 empleados).
  - El Servicio de Operaciones de Ciberseguridad (SOC) de TMB se ha adherido a la Red Nacional de Servicios de Operaciones de Ciberseguridad, iniciativa impulsada por el Centro Criptológico Nacional para integrar y coordinar a todos los SOC del sector público.
  - Se han integrado diferentes aplicaciones con el nuevo Gestor de Identidades y de Acceso (*Office 365, GenTmbApp*, contenido del Sistema de Información al Usuario de Bus...).
  - Se ha puesto en servicio el canal de recepción de factura electrónica, que, a medida que se vayan añadiendo proveedores, sustituirá los canales actuales en papel y PDF.
  - Se ha puesto en producción una nueva versión de la aplicación *EINES* de la intranet, que mejora tanto la seguridad informática como la experiencia de usuario en su uso.
  - Se ha puesto en servicio un nuevo planificador de la demanda, que permite planificar las validaciones y recaudación de las redes de metro y bus según mes, línea y título de transporte.
- **Innovación corporativa:**

En línea con el nuevo Plan Estratégico TMB 2025, la transformación hacia un mundo digital es una de las palancas indispensables para poner a TMB al frente de la movilidad urbana, inteligente, integradora y sostenible. Con esta visión, en 2022 se ha creado la nueva área de Innovación y Transformación Digital.

En 2022, el área de Innovación ha mantenido la estrategia de cocreación (interna y externa) como principal mecanismo para generar cultura de innovación y proponer nuevos productos y servicios para las personas usuarias del transporte público, de la que cabe destacar:

- **Reto de intraemprendimiento Bus:** ¿Cómo podríamos agilizar la resolución de consultas en el interior del bus de forma inclusiva? Participación de más de 80 empleados a través de la plataforma TMBinnova y 6 ideas prototipadas. Ganador: ["Digitalización de la información"](#)
- **Hackatón por el centenario de Bus:** Con colaboración de Y4PT (UITP) y dos retos propuestos, uno asociado al poste de parada y otro al rediseño del bus, con 43 participantes. Proyecto ganador *Torch* (equipo formado por estudiantes de La Salle, Esade y un arquitecto titulado), que propone un poste de parada inspirado en la torre de Barcelona reaprovechando el mástil actual y añadiendo módulos adicionales con varias funcionalidades.
- **MetropolisFP Lab:** Reto propuesto por el área de Mujer y Diversidad, titulado "¿Cómo hacer el transporte público seguro?" La propuesta ganadora fue "Athena", basada en una aplicación móvil enfocada a la seguridad de las mujeres.
- **Diseño de apoyabrazos de los andenes** (Elisava y Barcelona Centro de Diseño): concepto central de economía circular mediante el reaprovechamiento del tubo de acero de metro y bus y/o revalorización de material y fabricación de nuevos elementos.

- En cuanto a la formación y creación de cultura innovadora, **se ha cerrado la tercera promoción de agentes de innovación de TMB**, con los que se dispone ya de 68 personas internas habilitadas para llevar adelante iniciativas y propuestas de innovación corporativa.
- Participación de TMB en el **proyecto Lab3040 de la Cámara de Comercio de Barcelona**, que se plantea como una red de conexión entre los agentes de innovación del ecosistema de Cataluña.

Se ha cerrado la tercera promoción de agentes de innovación de TMB y se dispone ya de 68 personas internas habilitadas para llevar adelante iniciativas y propuestas de innovación.

- **T-mobilitat:**

Los objetivos principales del proyecto en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM de Barcelona son el cambio de la tecnología magnética de los sistemas de validación y venta en tecnología sin contacto y la mejora de la información del transporte. En una etapa siguiente se abordará la concreción e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema T-mobilitat en la totalidad del territorio catalán.

El 23 de diciembre de 2021 se empezó a comercializar y utilizar los soportes PVC y cartera electrónica y los primeros títulos con condiciones oficiales (T-usual y T-jove) en tecnología sin contacto en el ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana.

Las principales acciones llevadas a cabo durante 2022 han sido las siguientes:

- Incorporación de los títulos para familias numerosas y monoparentales (FN/FM).
- Incorporación de la T-casual y de la T-16.
- Extensión geográfica a todos los corredores de operadores ferroviarios (FGC y Renfe).
- Extensión paulatina a operadores de bus de fuera del ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana.
- Trabajos para la próxima incorporación del soporte cartón con tecnología sin contacto: desarrollo de las diferentes soluciones de *software*, pruebas técnicas y funcionales, inicio de la formación a los colectivos implicados en la puesta en servicio, adaptada en contenidos y formatos, a las funciones de los puestos de trabajo.
- Trabajos para implantar mejoras en el servicio al usuario (solución de incidencias, mejora de experiencia de usuario, automatización de determinados procesos, etc.).

Las actuaciones más relevantes a realizar en el 2023 deben llevar a completar la gama de títulos en tecnología sin contacto (títulos de la ATM, del AMB y propios de TMB), a ampliar prestaciones y funcionalidades y a permitir el fin de la comercialización de los títulos magnéticos.

- **Proyectos de I+D+i con cofinanciación**

En 2022 se ha participado activamente en 5 proyectos de I+D+i plurianuales que son cofinanciados por el *EIT Urban Mobility* y diferentes líneas de los programas *Horizon 2020* y *Horizon Europe* de la Unión Europea. Estos suponen una actividad de TMB valorada en 4,9 millones de euros en su duración total, con una financiación media del 29 %.

Dos nuevos proyectos a iniciar en 2023 han obtenido ayudas, con una actividad de TMB total valorada en 0,5 millones de euros y financiación media del 70 %.

- **Otras ayudas**

- Programa *CEF Transport*

TMB tiene concedidos 9,2 millones de euros para la compra de 61 autobuses eléctricos, 46 híbridos propulsados con GNC (ya recibidos en 2021) y para la infraestructura de 186 puntos de carga para autobuses eléctricos, 9 de ellos en calle.

- Ayudas por el impacto de los precios de los carburantes

TMB recibirá 1,2 millones de euros para reducir el impacto de los precios de los carburantes derivado de la guerra de Ucrania.

- Otros programas

TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la instalación de cargador de flota auxiliar eléctrica y para idear iniciativas disruptivas.

#### 4.2.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad

Durante el año 2022 TMB ha continuado trabajando en la integración y el mantenimiento de los distintos sistemas de gestión implantados, a fin de unificar, estandarizar y simplificar los diferentes sistemas de gestión actuales (ISO 9000, UNE 13816, COVID, ISO 14001, ISO 50001) en un sistema de gestión **integrado** que permita establecer objetivos alineados con visión global, facilite la toma de decisiones y asegure además la conformidad con los requisitos de los clientes y ciudadanos, legales o de cualquier otro tipo. Los requisitos más relevantes son:

- La mejora y actualización de los **procesos del sistema**: encaje de nuevas actividades y/o mejora de las existentes.
- Integración y enajenación del **contexto y el plan estratégico** en el sistema de gestión.
- La continuidad del desarrollo de **indicadores y compromisos** de TMB. A través de las políticas y cartas de servicios, TMB expresa su compromiso hacia la sostenibilidad y calidad del servicio prestado. También se recogen los mecanismos de participación de la ciudadanía y de las personas usuarias para la mejora del servicio.
- Mejora de la **capacitación** del personal en el sistema de gestión: se han continuado realizando sesiones de formación y orientación a la mejora en las áreas y en las nuevas incorporaciones y promociones de TMB.

##### ▪ Mejora de herramientas de gestión

Cabe destacar el esfuerzo realizado para el diseño de sistemáticas mediante el desarrollo, la mejora y la implantación de **herramientas corporativas de Gestor documental y Gestión para la mejora**. Se han realizado numerosas sesiones de formación a los perfiles afectados e implicados en las nuevas herramientas.

##### **Gestor documental:**

Es la herramienta para la gestión documental que da respuesta a las necesidades actuales de TMB, que permite fácilmente la generación de flujos para la edición, revisión, autorización, distribución, conservación y mantenimiento de los documentos en toda la organización. Se han puesto en producción nuevas funcionalidades y mejoras en la herramienta, como la creación de una nueva biblioteca como repositorio para nuevos documentos adicionales a los procedimientos o instrucciones publicados y la vinculación entre el Gestor documental y el *SharePoint* del Sistema de Gestión.

Se ha continuado desarrollando el proyecto de revisión y adecuación del marco documental de TMB con la implicación y la participación de todas las áreas de la organización. En total, se

han publicado 101 documentos, entre nuevas versiones y nuevos documentos. Actualmente se está trabajando en la actualización y creación de 65 documentos para su publicación.

#### **Gestión para la mejora:**

Es la herramienta específica para la gestión de cualquier comunicación de incidencia, reclamación o sugerencia sobre el servicio que presta TMB y está orientada a la mejora de las actividades que se desarrollan. Mediante esta herramienta se gestionan los expedientes de hallazgos de auditoría. Se han puesto en producción nuevas funcionalidades y mejoras en la herramienta en la gestión de los expedientes de incidencias y expedientes de auditorías.

#### **Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión:**

En septiembre se llevó a cabo la auditoría interna en todas las actividades de TMB y el resultado se valora positivamente, ya que los hallazgos detectados son un elemento de entrada para impulsar la mejora continua del sistema de gestión integrado y de los procesos definidos.

Como novedad, por primera vez se ha llevado a cabo la auditoría interna de forma integrada del **sistema de salud y seguridad en el trabajo (SST)** en TMB, basado en la norma **ISO 45001**, enfocada a las actividades y procesos de Metro y Bus.

Se ha validado el sistema de gestión mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada *Applus* en noviembre. Se han renovado las certificaciones de calidad de servicio de transporte de viajeros de TMB basado en las normas **ISO 9001** y **UNE 13816**; así como la renovación del compromiso contra la **Covid-19** en la flota de metro y bus, en las instalaciones y centros de trabajo de TMB, de acuerdo con el **referencial de higiene y control de Applus PHC ed.1**.

Además, está en proceso la renovación de la certificación de gestión ambiental y gestión energética del servicio de transporte de viajeros en la red de Bus y, por primera vez, en la Línea 3 de Metro, basada en las normas **ISO 14001** e **ISO 50001**.

**Dentro de los nuevos retos**, TMB sigue trabajando en la ampliación del alcance del sistema de gestión global y en la integración de todas las políticas y/o requerimientos que la Dirección considera de vital importancia, como la integración de la norma ISO 45001, de salud y seguridad en el trabajo, para una posible certificación en 2023 o 2024; el Referencial de Aenor del Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria Operacional en las operaciones de Metro como administrador de infraestructura; la certificación de seguridad operacional como entidad encargada del mantenimiento de vehículos según el reglamento (UE) 2019/779; la integración y definición del sistema de seguridad de la información basado en la norma ISO 27001; la accesibilidad basada en criterios ISO 170001 o criterios DALCO; la gestión de activos basada en criterios ISO 55001 y la gestión ambiental y energética en el resto de líneas de Metro del sistema de gestión ISO 14001/50001.

## **4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros**

### **4.3.1. Viajes seguros**

A finales de 2021 finalizó la consultoría sobre seguridad integral en Bus, que indicó cómo se debería definir, organizar y desarrollar un modelo de seguridad, con una visión integral, que englobe tanto la seguridad física, la ciberseguridad, la prevención de riesgos laborales (PRL) y la protección de datos, de lo que surgió el **Plan de Seguridad Integral de TB (PSIB)**.

El año 2022 ha servido para empezar a construir este modelo, implementando los primeros pasos con la creación del **Comité de Seguridad Integral de Bus (CSIB)**, donde están representadas las direcciones de RRHH, Tecnología, Buen Gobierno y Bus, y cuya misión es definir, implantar y coordinar la estrategia de seguridad integral de TB; el seguimiento de la adecuada protección, desde una perspectiva integral, de los procesos, servicios y activos de TB y el seguimiento de las principales incidencias en materia de seguridad integral y de las actuaciones posteriores.

Otro evento importante de 2022 ha sido la **aprobación de la política de seguridad integral de Bus**, la cual, inspirada en la misión, la visión y los valores de TMB, que tiene como objetivo fomentar y consolidar la cultura de seguridad y su desarrollo en todos los niveles de la organización. Recoge los principios rectores en materia de seguridad de TB y es el marco a tener en cuenta en la confección y el desarrollo de protocolos, procedimientos y normativa de seguridad.

En paralelo se han estado desarrollando en el CON de Horta las obras de adecuación de la seguridad física, en consonancia con el modelo de seguridad física definido.

El último punto es el **inicio del proyecto de instalación de cámaras de videovigilancia en los autobuses** (cerca de 5.000 cámaras) que mejorarán la seguridad en el transporte público y servirán también de elemento disuasivo.

También se está trabajando, en colaboración con el Centro de Control de Bus (CCB) y el Centro de Control de Seguridad de Bus (CCSB), en la definición de sus protocolos de actuación y procedimientos operativos para hacerlos eficaces y eficientes.

Finalmente, el próximo año finaliza el actual contrato de seguridad privada de TB, y desde septiembre ya se está trabajando en la licitación del nuevo contrato, que se iniciará a mediados de 2023.

### **Impacto en la salud y la seguridad de los clientes**

En cuanto al **impacto en la salud y la seguridad** del servicio que presta TMB, que es el transporte público de viajeros, se puede asegurar que se evalúa la totalidad de su impacto en la seguridad de los trabajadores/as y pasajeros con el fin de cumplir la normativa legal y asimismo efectuar las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, cabe destacar las acciones de limpieza de vehículos e instalaciones para combatir la Covid-19. **En materia de seguridad**, destaca la aprobación de la política de seguridad integral de Bus, la creación del Comité de Seguridad Integral de Bus y el inicio de la instalación de cerca de 5.000 cámaras dentro de los autobuses, entre otros. Por otra parte, el Servicio de Operaciones de Ciberseguridad (SOC) de TMB se ha adherido a la Red Nacional de Servicios de Operaciones de Ciberseguridad.

Hay que destacar también los protocolos establecidos para luchar contra el acoso sexual y la LGTBI-fobia.

**En cuanto a la salud**, dentro de la medida de prestación del servicio (MPS) de Bus, existe el indicador "Viajeros con vehículos con bajas emisiones a nivel local", que mide el pasaje que viaja con autobuses de bajas emisiones.

#### **4.3.2. Protección de datos**

Durante el año 2022 se ha dado continuidad a la labor de refuerzo del cumplimiento de la regulación vigente. En concreto:

- La Oficina del Delegado de Protección de Datos ha iniciado el **Plan de Acción derivado de la Auditoría de Protección de Datos** realizada por el anterior delegado en 2020. Se han celebrado reuniones con los diferentes ámbitos de TMB con el fin de asignar tareas y programar los tiempos de implementación de las diferentes medidas.
- Se han atendido y gestionado las **solicitudes de ejercicio de derechos de protección de datos** recibidos. En total, se han gestionado 164 solicitudes y se han derivado 90 a otros canales de servicios de TMB al no tratarse estrictamente de ejercicios de derechos.
- Se han registrado 14 **incidencias de seguridad**: 11 supuestos no han requerido notificación a la Autoridad porque se ha determinado un bajo riesgo para los derechos y libertades de los interesados. Asimismo, tampoco se ha considerado necesario proceder a la comunicación de la violación de seguridad dado este bajo riesgo. Se han notificado a la Autoridad 2 brechas de seguridad.
- Con el ánimo de sensibilizar sobre la importancia del cumplimiento de la regulación en materia de los datos de carácter personal, se han impartido **3 sesiones formativas** a 139 empleados/as sobre las siguientes materias: el ciclo de vida de los datos y de tratamientos, las brechas de datos personales y la incidencia de la normativa de protección de datos en la selección y contratación de proveedores con acceso a datos.
- **Se han recibido 56 consultas** por parte de los distintos ámbitos de TMB. Adicionalmente, se ha dado apoyo específico en la suscripción de contratos de encargado y cláusulas tipos.
- Se han realizado actualizaciones en el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT) con la información sobre los tratamientos de datos personales que se realizan en TMB: se ha introducido el tratamiento de geolocalización y se ha modificado el tratamiento de grabaciones de voz y videovigilancia.
- Se ha realizado la revisión de documentos de afectación directa a la seguridad de la información de TMB y el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.
- La Oficina del Delegado de Protección de Datos ha publicado artículos de diversas materias de protección de datos con carácter informativo para todos los empleados.

En cuanto a **requerimientos de la Autoridad**, se ha recibido:

- Una notificación de un procedimiento de tutela de derechos derivado de la denuncia presentada por un expleado, con resultado de archivo.
- Un requerimiento de información previa derivado del procedimiento anterior, a través del cual se ha solicitado información específica sobre el tratamiento de los datos de los exempleados.
- Una notificación de apertura de procedimiento sancionador por falta de medidas de seguridad en el tratamiento de los datos de los exempleados. El procedimiento está en curso.

#### 4.4. Relación con los medios de comunicación

En 2022 se han contabilizado 8.450 apariciones de TMB en los medios de comunicación, lo que representa ya de entrada un número superior al del año anterior (+24 %). Como tema más reflejado en los medios de comunicación, destaca el del sistema tarifario (con los descuentos aplicados desde septiembre), que representa el 10,2 % del total (866 impactos), seguido de alteraciones del servicio programadas (obras de mejora de la L5 especialmente), un 10 % del total (847 noticias).

El gabinete de prensa ha elaborado y difundido 210 notas informativas y ha organizado 90 actos o encuentros con los medios. Se han gestionado 600 solicitudes de información y

también 171 permisos de grabación en los medios, entre otras acciones. En TMB noticias se han publicado 409 piezas informativas y se han recibido más de 400 mil visitas.

En cuanto a las redes sociales, se han hecho 2.542 tuits en *Twitter*, 928 publicaciones en *Facebook* y 146 en *LinkedIn*.

## 4.5. Presencia en las redes sociales y campañas importantes

Por lo que respecta a las cifras de las redes sociales, en TMB se cierra el año con una comunidad total que sigue creciendo, con más de 543 mil seguidores, un 4 % más respecto a 2021. Los contenidos publicados en estos canales durante 2022 suman cerca de 10 millones de impresiones.

En el perfil de TMB en *WeChat* se acumulan más de 10 mil seguidores, casi el doble que el año anterior. El *blog* del Hola Barcelona ha recibido más de 21 mil visitas y en *Google My Business* las novedades publicadas han impactado a más de 400 mil personas.

Para aumentar la vinculación, hacer crecer el alcance de las publicaciones y fidelizar a la comunidad, se han ideado diferentes acciones especiales en las redes sociales. En total se han realizado 14 concursos, vinculados al Concurso de Relatos Cortos, al *Subtravelling*, al servicio del *Barcelona Christmas Tour*, del *Barcelona Night Tour* y de la línea *exprés X1 de bus*, así como a los 100 años de la red de Bus.

Desde el punto de vista de la comunicación corporativa, destaca la **conmemoración del centenario de la red de Bus**, que ha comportado numerosas acciones y actividades. Cabe destacar la elaboración de los libros "*Els autobusos de Barcelona*", "*Història de la CGA*" y "*Petita història de la xarxa de bus de Barcelona*", la exposición sobre el autobús histórico Tilling-Stevens en el espacio Mercè Sala y la confección de vídeos, entre otras acciones.

Destaca también "**Barcelona't amb TMB**", la campaña corporativa de promoción del transporte público y difusión de los valores de marca de TMB, que contó con una gran difusión de medios.

Otra campaña fue la de captación de usuarios para altas de la T-mobilitat en los canales de venta de TMB, especialmente en TMB App.

Otra acción a destacar fue la campaña "*Mou-te per les malalties genètiques*" ['Muévete por las enfermedades genéticas'] y las campañas realizadas en el mes de la diversidad europea (mayo de 2022), que consistieron en 4 acciones de comunicación, una por semana: Acción contra la LGTBI-fobia y la acción "*Si som iguals som millors*" ['Si somos iguales somos mejores'], con el objetivo de presentar varios perfiles de profesionales de TMB con su propia diversidad.

Las campañas sobre las personas mayores llevadas a cabo para poner en valor a las personas trabajadoras jubiladas y su contribución a la empresa, y la campaña "*Dones*" ['Mujeres'], consistente en acciones destinadas a potenciar el talento femenino en TMB.

Dentro de las campañas segmentadas, destacan las del primer bus de hidrógeno, la de los buses EcoBus de hidrógeno con Iberdrola, las campañas segmentadas de promoción del transporte público en varios municipios, la acción de difusión en los canales digitales sobre la instalación de desfibriladores en la red de metro, la campaña de comunicación de la *Hackathon* y la acción de promoción de la estación Metrolinera (nueva estación de carga de patinetes eléctricos con energía recuperada de la frenada de los trenes del metro), entre otros.

Por otra parte, se han elaborado diferentes planes de comunicación, entre los que destacan los que se realizaron para informar de las diversas actuaciones de mejoras de infraestructuras del metro que representaron los cortes de servicio de la Línea 5 en Semana Santa y los cortes de servicio de las líneas 3 y 5 del verano, y también el plan de comunicación de las nuevas líneas de Bus a demanda.

Dentro de los proyectos de identidad corporativa, cabe destacar la definición y el diseño de la nueva marca AMBici, así como los elementos de identidad para la app, la bicicleta y las estaciones de aparcamiento; el rediseño de la nueva imagen de los buses de barrio de nueva incorporación y la imagen de la nueva tienda *Hola Barcelona Store*.

Por último, cabe mencionar la participación de TMB en el ***Tomorrow Mobility World Congress 2022***, dedicado este año a algunos de los principales proyectos en marca de TMB, como nuevos metros, el bus de hidrógeno, el plan de eficiencia energética, el AMBici, el Bus a demanda y el centenario de la red de Bus.

## 5. Una gestión responsable

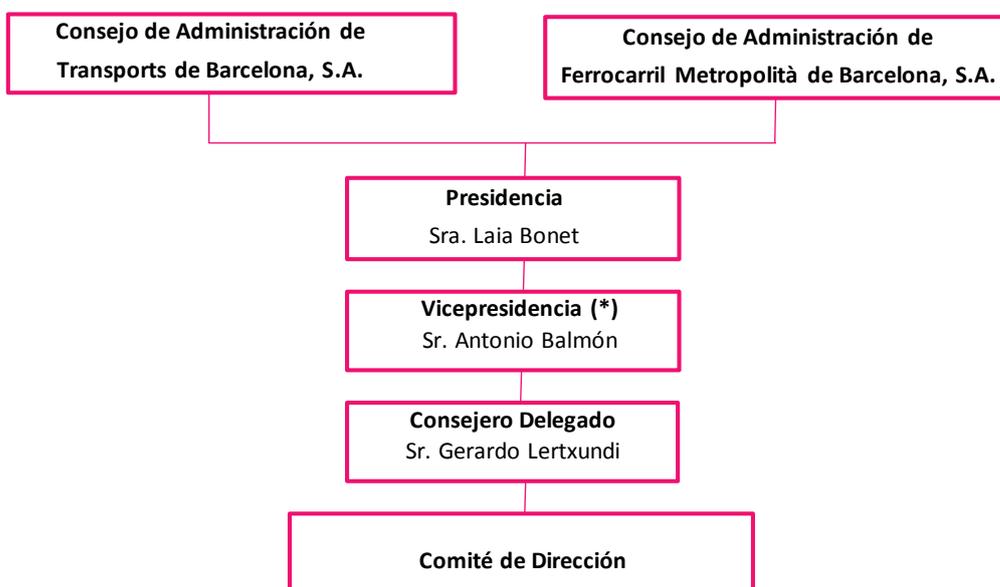
### 5.1. Ética y buen gobierno

#### 5.1.1. Gobernanza

##### Órganos de gobierno

El órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, S.A. (TB) y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB) es el Consejo de Administración de las respectivas empresas. Los miembros de este órgano de representación son nombrados por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como junta general de accionistas de cada una de las sociedades.

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el consejero delegado, común en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



(\*) El Sr. Antonio Balmón fue nombrado vicepresidente el 22 de marzo de 2022.

El Consejo de Administración de Transports de Barcelona, S.A. a 31/12/2022 era el siguiente:

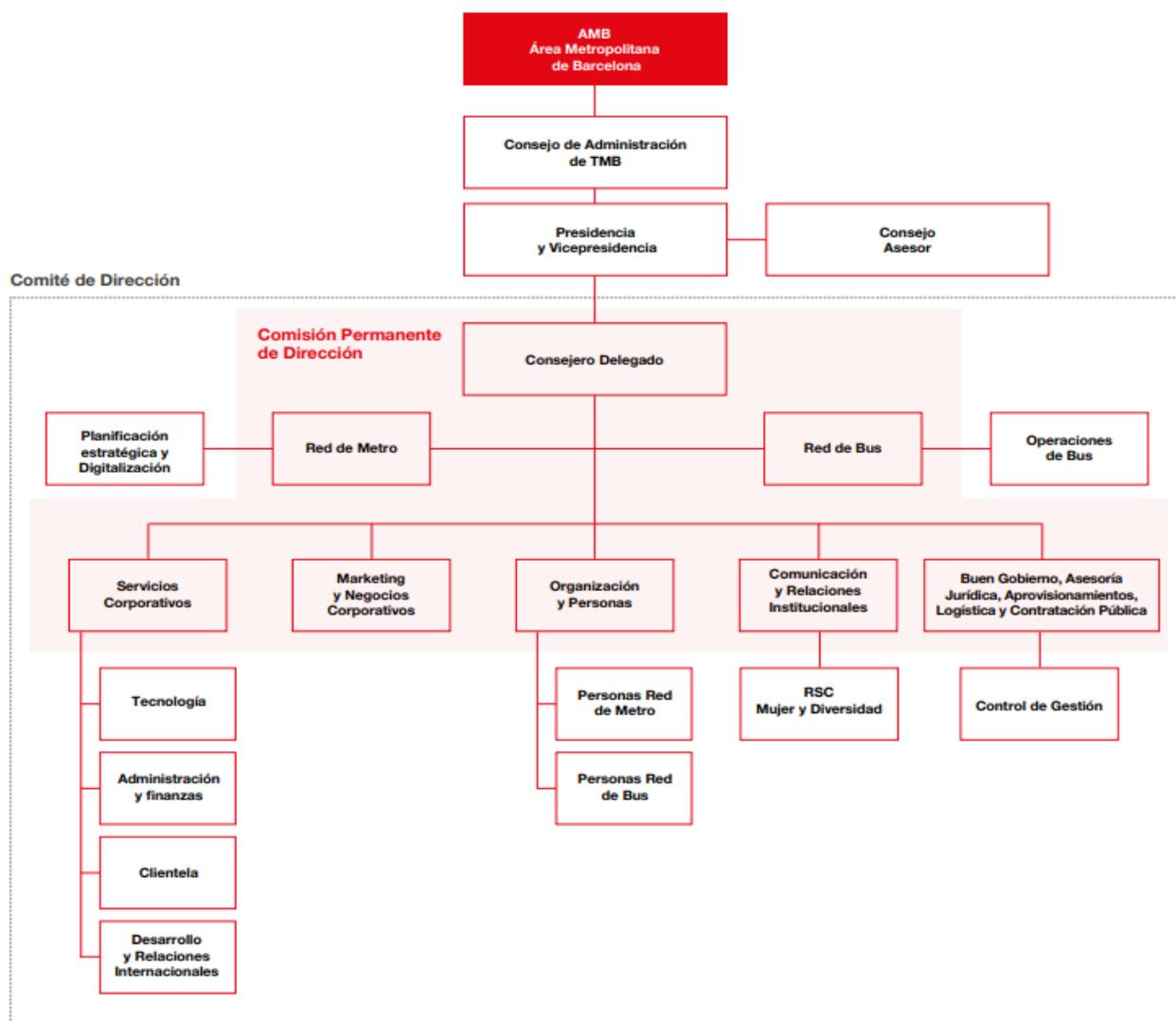
**CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE TB A 31 DE DICIEMBRE DE 2022**

<b>Laia Bonet Rull</b>	Presidenta
<b>Antonio Balmón Arévalo</b>	Vicepresidente
<b>Gerardo Lertxundi Albéniz</b>	Consejero delegado
<b>Josep M. Aguirre Font</b>	Consejero
<b>José Castro Borrallo</b>	Consejero
<b>Jordi Coronas Martorell</b>	Consejero
<b>Carlos Campdepadrós García</b>	Consejero
<b>Manuel Gómez Acosta</b>	Consejero
<b>Joan Jaume Oms</b>	Consejero
<b>Candela López Tagliafico</b>	Consejera
<b>Jordi Martí Grau</b>	Consejero
<b>Antonio Martínez Flor</b>	Consejero
<b>Jordi Porta Pruna</b>	Consejero
<b>Esteve Serrano Ortín</b>	Consejero
<b>Francina Vila Valls</b>	Consejera

Secretario del Consejo de Administración: Oriol Sagarra Trias.

Vicesecretario del Consejo de Administración: Jaume Garcia Soler.

## Órganos de gestión y estructura organizativa



En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., nombraron un consejero delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, durante su historia, estructuras de gestión comunes a todas las empresas de TMB por medio del **Comité de Dirección y de otros Comités permanentes**.

### Modelo de gobernanza

Se mantienen los distintos comités con visión de negocio y de gestión transversal, que junto con el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, conforman el modelo de gobernanza de TMB:



### 5.1.2. Normativa y reglamento

#### Compliance

Se ha continuado con el desarrollo e implementación del plan de acción aprobado por el Consejo de Administración en mayo de 2020:

- Se han impartido jornadas formativas y de sensibilización en materia de *compliance*. Los programas formativos se han adecuados al perfil de los destinatarios, para abordar las siguientes materias: Programa de *Compliance* de TMB, Código Ético y de Conducta de TMB, conflictos de intereses, políticas y normas internas aprobadas por la Comisión de Ética y el Plan de Medidas Antifraude de TMB.
- Se han confeccionado y aprobado las siguientes normas:
  - Política de prevención del consumo de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas.
  - Procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de intereses.
  - Directriz de Propiedad Intelectual e Industrial.
  - Directriz para el uso de licencias en el ámbito informático y tecnológico.
  - Directriz para la gestión de poderes.
  - Directriz de defensa letrada de empleados y empleadas.
- **Canal Ético**

En el contexto de finalización del período máximo de transposición de la Directiva 2019/1937, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informan sobre infracciones del derecho de la Unión, en marzo de 2022 se habilitó el uso y disponibilidad del **Canal Ético** con carácter universal, adecuando el reglamento de funcionamiento y la posibilidad de realizar las comunicaciones de forma anónima, avanzando así el trabajo que se derivará de la eventual norma nacional de transposición.

Este año se han recibido un total de 6 denuncias, 2 de ellas fueron archivadas por desistimiento del denunciante (no aportaron información). De las 4 restantes, 2 se encuentran en curso y 2 han sido resueltas:

- 2 denuncias sobre procesos de promoción interna. (Una de ellas está en curso).
- 1 denuncia por desigualdad salarial.
- 3 denuncias por vulneración de derechos fundamentales. (Una de ellas está en curso).

Por otra parte, se han atendido y resuelto las consultas recibidas en el buzón de **consultas del Código Ético**. En total se han recibido 9 consultas en relación con distintas materias.

- **Plan de Medidas Antifraude**

En relación con la aplicación de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea, se ha definido un plan de acción y se ha integrado dentro del programa de *Compliance* de TMB. En particular, se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- Confección del **Plan de Medidas Antifraude de TMB** aprobado por el Consejo de Administración (julio de 2022).
- Declaración institucional de lucha contra el fraude (junio de 2022).
- Se han impartido dos sesiones de formación en materia antifraude, dirigidas a personas empleadas de TMB que participan específicamente en la gestión de los fondos *Next Generation*, con asistencia de un centenar de personas (junio y julio de 2022).
- Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de interés como desarrollo de la política de conflictos de interés y dando cumplimiento a las exigencias recogidas en la Orden 1030 (octubre de 2022).

### Acciones formativas con contenidos anticorrupción

curso	duración (horas)	número de sesiones	TB, SA		
			horas lectivas	número de asistentes TB	horas-asistente TB
Contratación pública, acuerdos marco, CPC y clas.	8	1	8	5	40
Integr. antifraude contrat. pública.	6	1	6	1	6
La concurrencia en las licitaciones	1,5	2	3	132	198
Plan de medidas antifraude - conflictos de interés	2	2	4	33	66
Prevención y detección fraude bancario y est.	3	3	9	22	66
Gestión del fraude por ACIS	0	0	0	0	0
Políticas de <i>compliance</i> en vigor	1	1	1	50	50
Ciberseguridad industrial	21	1	21	4	84
<b>TOTAL</b>		<b>11</b>	<b>52</b>	<b>247</b>	<b>510</b>

Dentro del Comité de Dirección, recibieron formación 1 mujer y 3 hombres, lo que representa el 22,22 % de este colectivo.

Finalmente, en 2022 no se ha registrado ningún caso de corrupción en TB, S.A.

### Cumplimiento socioeconómico

- Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:
  - Departamento de Empresa y Trabajo de la Generalitat: 47.176 euros.
  - Ayuntamiento de El Prat de Llobregat: multa de tráfico de 600 euros.
  - Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat: multa de tráfico de 100 euros.
  - Servei Català de Trànsit: multa ITV de 100 euros.

### Política pública

En 2022 no ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos.

En 2022, el total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo de Administración ha sido de 122 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 133 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 79 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 78 miles de euros). Las dos sociedades (TB, S.A. y FMB, S.A.) han satisfecho una póliza de responsabilidad civil de administradores y directivos por un importe de 4 miles de euros cada una (4 miles de euros cada sociedad en el año 2021).

### Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En 2022 se ha hecho la aportación de 145.384 euros a la Fundación TMB.

## 5.2. Gestión del riesgo

### Modelo de Gestión de Riesgos

La gestión de riesgos y oportunidades pretende identificar, medir, prevenir y mitigar los riesgos asociados a las actividades y funciones de procesos para alcanzar los objetivos relacionados con la protección, prevención y generación de valor, de forma que se puedan tomar decisiones acertadas y, así, cumplir la estrategia y los objetivos planteados enajenados con el plan estratégico de TMB.

La metodología utilizada para identificar y evaluar los riesgos se basa en la serie de normas ISO 31000 y algunos requerimientos del COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission*), además de los propios requisitos establecidos en las normas que tenemos certificadas.

El sistema de gestión de riesgos y oportunidades tiene como referencia el mapa de procesos de TMB, para identificar y evaluar los efectos negativos y positivos de las actividades contenidas en los procesos. En esta identificación de riesgos y oportunidades por proceso, se ha considerado el análisis del contexto (cuestiones internas y externas) y los requisitos pertinentes de las partes interesadas.

En concreto, se han identificado los riesgos de no obtener los resultados esperados de cada proceso y las oportunidades de obtener efectos deseables, que es necesario abordar con el fin de:

- Asegurar que se pueden alcanzar los resultados previstos, como proporcionar productos y servicios que satisfagan los requisitos del cliente y los requisitos legales y reglamentarios aplicables, así como aumentar la satisfacción del cliente a través de la aplicación eficaz del sistema.
- Aumentar los efectos deseables y prevenir o reducir los efectos no deseables.
- Alcanzar la mejora.



Los principales riesgos a los que nos hemos enfrentado en 2022 no han cambiado sustancialmente respecto a los identificados el año anterior. Con motivo de la implantación de la norma ISO 45001, se han introducido en el sistema nuevos riesgos relacionados con la seguridad de los trabajadores. Han adquirido mayor relevancia, por el entorno actual, riesgos relacionados con las tecnologías de la información, riesgos relacionados con la subida de la inflación, suministros de materias primas y el elevado coste de suministros, o de carácter ambiental, entre otros.

Como resultado de esta revisión se ha producido un pequeño incremento. Hay identificados un total de **768 RyOs** de los procesos de TMB, de los que **247 se han considerado prioritarios**.

Los riesgos y oportunidades más relevantes en la evaluación realizada son los siguientes:

- **Riesgos:**

1. Afectación negativa del servicio o actividad.
2. Pérdida de cuota de mercado y/o reducción de la demanda.
3. Contaminación del agua y/o del suelo.
4. Mala ejecución del proyecto en tiempo y forma.
5. Insatisfacción de los clientes y/o usuarios/as y/u otras partes interesadas.
6. Incumplimiento de los procedimientos internos de trabajo establecidos.
7. Insatisfacción del cliente interno y/o del personal.
8. Empeoramiento o daño a la imagen corporativa.
9. Incumplimiento de objetivos, planes, programas y acciones de mejora.
10. Incremento de la generación de residuos/empeoramiento de la gestión de residuos.
11. Sanción económica por parte de las administraciones.

▪ **Oportunidades:**

1. Mejora de la gestión de activos (infraestructuras, flota y tecnologías).
2. Mejora de la eficacia de la prestación y operación.
3. Mejorar la capacidad de respuesta a la necesidad de recursos tecnológicos para mejorar los procesos.
4. Mejora de la imagen y posicionamiento de la compañía. Ser referente en movilidad sostenible y segura.
5. Optimización de recursos a través de la gestión eficaz de información y de datos que permiten tomar decisiones.
6. Mejorar la gestión, el seguimiento y el control de ventas y recaudación.
7. Mejora de la eficacia en la operación y el mantenimiento del activo de flota.
8. Mejora de la eficacia en la toma de decisiones y mejora continua de los resultados del sistema de gestión.
9. Mejorar la obtención de los datos y la monitorización *online* de indicadores de seguimiento de la demanda y oferta.
10. Mejorar la eficacia del proceso de gestión y asignación de recursos.

Se ha desarrollado un cuadro de mando para facilitar el análisis y seguimiento de riesgos.

Para los riesgos y oportunidades prioritarios se han establecido las acciones y tratamientos más adecuados para eliminar o minimizar su impacto o maximizar sus beneficios, en el caso de las oportunidades. Asimismo, se han identificado y detallado los indicadores más adecuados para medir el cumplimiento de los procesos y/o actividades y los riesgos y oportunidades prioritarios se han vinculado a las acciones derivadas del Plan Estratégico 2021-2025.

Una vez completada y revisada la evaluación de riesgos, se han aplicado las acciones pertinentes para cambiar la probabilidad de que sucedan los riesgos o sus efectos o ambas cosas, asegurando la implantación efectiva de estas acciones. Una vez implantadas las acciones, se sigue un proceso estandarizado para reevaluar el nivel de riesgo, con la intención de determinar su tolerancia respecto a criterios establecidos, para decidir si se requiere tratamiento adicional o, por el contrario, se pueden dar por finalizadas las acciones.

### 5.3. Transparencia

TMB da acceso a la información corporativa objeto de publicidad activa para que los ciudadanos puedan hacer un seguimiento de la gestión del transporte público de Barcelona, conocer mejor la empresa y entender en qué se invierten los recursos.

En relación con las obligaciones de la normativa de transparencia, a lo largo de 2022 se han realizado las actuaciones que se describen a continuación.

Desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre se han recibido un total de **35 solicitudes de acceso a la información pública (SAIP)**, de las cuales: 27 han sido estimadas, 3 no han sido admitidas, 3 han sido desestimadas y 2 se han derivado a otra entidad.

En noviembre de 2022 culminó el proyecto de buen gobierno llamado **Canal SAIP**, una **herramienta que permite la gestión automatizada** de las solicitudes de acceso a la información pública (SAIP) presentadas por la ciudadanía, y a la que se puede acceder a través del Portal de Transparencia de TMB.

La herramienta, parametrizada y adaptada a las características y necesidades de TMB, da cumplimiento a los requisitos recogidos en la Ley 19/2014, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, y en el Decreto 8/2021, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública. Esta herramienta mejora el servicio porque:

- Efectúa la identificación del ciudadano o ciudadana a través del sistema VALID de la Administración Abierta de Cataluña (aspecto nuevo en TMB).
- Incluye un sistema de alertas y notificaciones de cambios de estado de la solicitud, que mantiene al/la ciudadano/a informado/a en tiempo real.
- Realiza el cómputo de plazos y alerta a las áreas de TMB involucradas en la preparación de la información solicitada.
- Permite de forma automática la interacción entre Buen Gobierno y los enlaces de las áreas de TMB responsables de facilitar la información requerida.
- Garantiza la seguridad de la información en las transmisiones y permite disponer de la trazabilidad de todo el proceso.
- Cada una de las empresas del grupo con mayoría de capital público serán responsables individualmente del cumplimiento de sus obligaciones de publicidad activa. El hecho de que TMB disponga de una web común para todas estas empresas no debería ser un obstáculo para que se pueda identificar, cuando corresponda, a cuál de ellas se refieren las diversas informaciones publicadas para garantizar que se cumplan las obligaciones de publicidad activa de forma individual por parte de cada ente.

En cuanto a las **auditorías de transparencia**, en relación con el nivel de cumplimiento por parte de TMB, el informe MIPAT de la Agencia de Transparencia de 2022 recoge en términos generales los siguientes aspectos de mejora:

- Actualizar las informaciones publicadas de forma constante y permanente y, en los casos que sea adecuado, mantener la trazabilidad respecto a la información relativa a los años anteriores.
- Ampliar la información publicada sobre los altos cargos y directivos de la institución.
- Evitar la publicación de información en el Portal de Transparencia mediante enlaces insertados en documentos en formato PDF.
- Diseñar un sistema de publicación de la información basado en un Portal de Transparencia que aloje todos los documentos y archivos de forma directa, estructurada y ordenada, y que facilite la reutilización de la información.

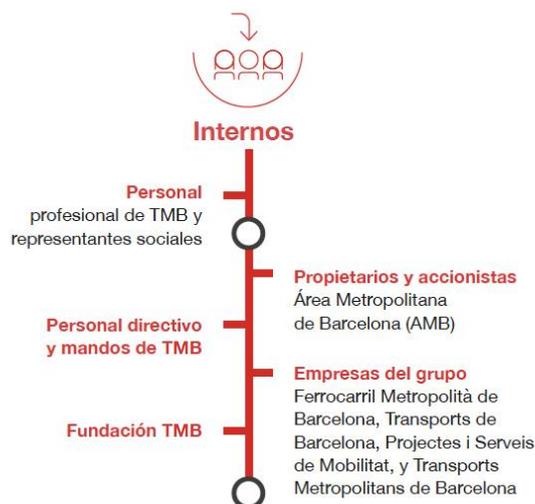
- Añadir información sobre los parámetros en materia de interacción con la ciudadanía, especialmente en lo que se refiere al registro de los grupos de interés.
- Clasificar la información en función de la entidad del grupo a la que corresponde.

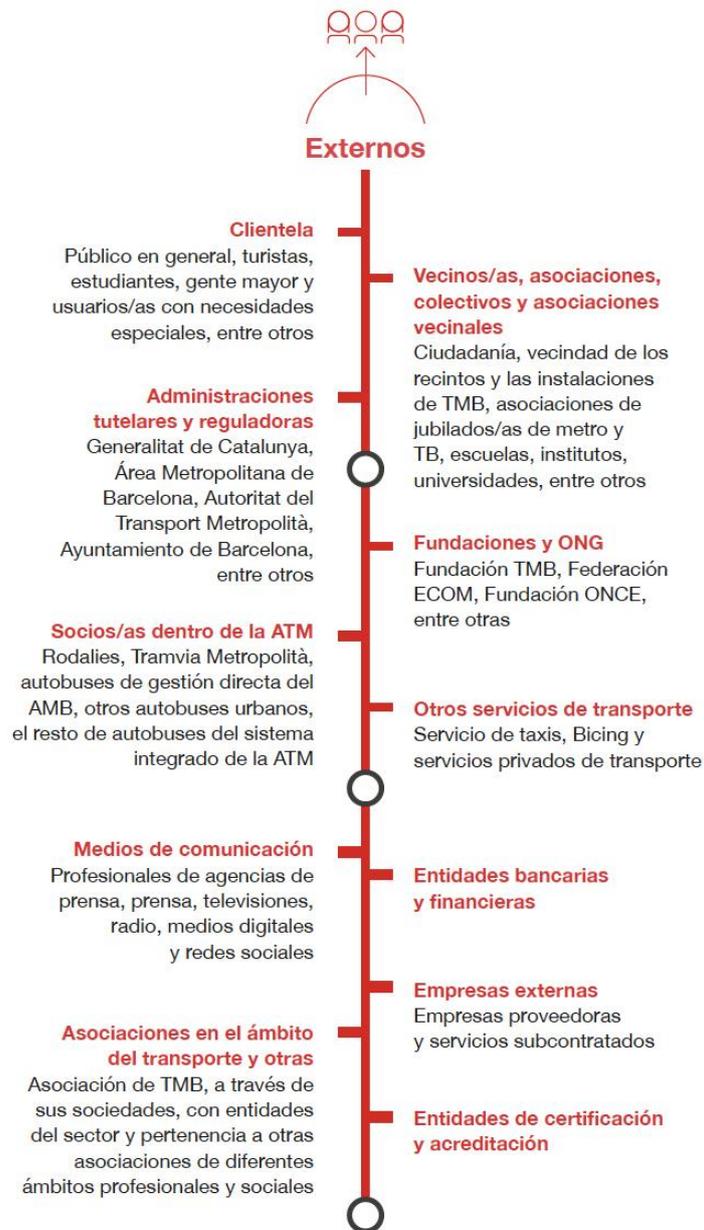
En relación con la **publicidad activa**, se ha actualizado e incorporado en el Portal de Transparencia nueva información suministrada por los diferentes ámbitos de TMB.

### 5.3.1. Grupos de interés

TMB orienta sus actuaciones a la satisfacción equilibrada de las necesidades y expectativas de todos los grupos de interés que tienen intereses legítimos en su actividad. Esto permite avanzar en el camino de la sostenibilidad y, por tanto, en el cumplimiento equilibrado de todas sus responsabilidades en materia económica, ambiental, social y de ética y gobernanza.

Los grupos de interés de TMB son todos aquellos colectivos que razonablemente afectan, están afectados o pueden llegar a estarlo en el futuro por la actividad de la empresa. Los principales grupos de interés de TMB pueden clasificarse en dos ámbitos, el interno y el externo, y son los siguientes:





Esta identificación se realiza y actualiza permanentemente a partir de nuestra historia de comunicación y relación directa con el entorno, del constante fomento del diálogo y la colaboración con todas las instituciones, entidades y organizaciones que interactúan con TMB, del análisis de los procesos internos, de los canales de comunicación puestos al servicio de los diferentes grupos de interés y del impacto de las actividades, productos y servicios en el entorno en el que operamos.

Inspirados en los objetivos de desarrollo sostenible y de acuerdo con el Plan de Responsabilidad Social de TMB, en los próximos años se avanzará en la actualización y puesta en marcha de nuevos mecanismos y procedimientos para aumentar la "inclusión de los grupos de interés" en las estrategias, en los procesos de gestión y en el compromiso de TMB con la transparencia y el rendimiento de cuentas.

## Afiliación a asociaciones en el ámbito del transporte público y otros

TMB, a través de sus sociedades, está afiliada a diferentes entidades del sector u otras asociaciones de distintos ámbitos profesionales y sociales, entre las que cabe destacar las siguientes:

Unión Internacional del Transporte Público (UITP)	Asociación Española de Mantenimiento (AEM)
ATUC (Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos)	Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET)
ALAMYS (Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos)	Centro de Ciberseguridad Industrial
RAILGRUP	La Asociación Española para el Fomento de la Seguridad de la Información, ISMS Forum
GASNAM	Coordinadora Catalana de Fundaciones
International Rail Quality Board (IRQB)	Fundación Factor Humano
Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCL)	Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)
Asociación Barcelona Global	Asociación Española de Directivos de Sostenibilidad (DIRSE)
DEC Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de Cliente	Asociación Catalana de Dirección de Recursos Humanos (AEDIPE)
Asociación de Usuarios de SAP España (AUSAPE)	Fundación Barcelona para la promoción del diseño industrial
ASCOM (Asociación Española de Compliance)	Energía y Gestión ASE, S.L.
Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (AERCE)	

## Necesidades y expectativas de las partes interesadas

Contar con la confianza de nuestros grupos de interés y fortalecer su relación con ellos es prioritario para conseguir los objetivos estratégicos. Para ello, se cuenta con un sistema de gestión que establece el marco general de actuación, así como con procedimientos que permiten priorizar y gestionar las necesidades y expectativas de las partes interesadas.

Se cuenta con un modelo de identificación, evaluación y seguimiento de las partes interesadas trazado y alineado con el plan estratégico de TMB, que permite determinar la significancia de las partes interesadas y sus necesidades y expectativas mediante un modelo de priorización sobre la base de impacto e interés.

**Partes interesadas principales:** Administraciones tutelares y reguladoras, otros servicios de transporte (competidores), clientes, entidades bancarias/financieras, empresas del grupo, empresas externas, entidades de certificación y acreditación, fundaciones y ONG, medios de comunicación, personal directivo y mandos, propietario / accionistas / consejo de administración y/o asesor, servicios de emergencias, socios dentro de la ATM, trabajadores, vecinos, asociaciones y colectivos, asociaciones vecinales, mundo académico (comunidad educativa) y centros tecnológicos.

Origen	Partes interesadas	Descripción	Necesidad (N) / Expectativa (E)	
Externo	ADMINISTRACIONES TUTELARES Y REGULADORAS	Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità y Ayuntamiento de Barcelona, entre otros.	Financiación estable de los servicios de transporte público	
			Financiar las mejoras de movilidad necesarias para alcanzar los objetivos de oferta y medioambientales	
			Lucha contra el cambio climático por reducción del consumo energético y emisiones de CO <sub>2</sub>	
			Cumplimiento de la normativa: medio ambiente, laboral, prevención de riesgos, transporte de personas, etc.	
			Mejora de la calidad del aire por reducción de las emisiones contaminantes relacionadas con el tráfico (NOx y PM)	
			Resolver los conflictos laborales con la máxima celeridad y con el mínimo impacto sobre la movilidad	
Externo	CLIENTES	Público en general, turistas, escolares, personas de edad avanzada y usuarios con necesidades especiales, entre otros.	Transporte seguro, incremento de las medidas de seguridad e higiene para evitar contagios, de accidentes y seguridad (agresiones)	
			Puntualidad/frecuencia	
			Disponibilidad de instalaciones y equipos (de instalaciones: escaleras, ascensores, máquinas de validación y venta, etc.)	
			Información clara, fiable y actualizada en el momento y accesible para todos los públicos (general, accesos, incidencias, ambientales) y estado de todos los activos	
			Transporte confortable (sin aglomeraciones, temperatura óptima en los vagones, estaciones, paradas limpias y cómodas)	
			Recibir una buena atención (atención al cliente: puntos TMB, interfono, SOS, quejas, atención al cliente)	
Externo	EMPRESAS EXTERNAS	Empresas proveedoras, servicios subcontratados y concesionarias.	Obtener rentabilidad económica	
Interno	PERSONAL DIRECTIVO Y MANDOS	Personal directivo y mandos de TMB	Reducción del absentismo laboral	
Interno	PROPIETARIO / ACCIONISTAS / CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN y/o ASESOR	AMB; Consejo de Administración de TB y de FMB	Reducción del absentismo laboral Disponer de una estrategia de crecimiento clara Evitar los incumplimientos de requerimientos (multas y sanciones)	
	Interno	TRABAJADORES	Profesionales de TMB y representados sindicales: delegados, CSS, SPRL	Pago puntual
				Trabajar en condiciones de trabajo seguras y saludables
Reducir la tasa de accidentes para reducir el absentismo laboral - Asignar a trabajador				
Fomentar la participación tanto de los trabajadores como de la parte social en todas aquellas cuestiones relativas al sistema SST				
Garantizar la vigilancia de la salud a los trabajadores				
Asegurar la adaptación de los puestos de trabajo para los trabajadores especialmente sensibles y en situación de embarazo o lactancia				
Externo	MUNDO ACADÉMICO (COMUNIDAD EDUCATIVA) Y CENTROS TECNOLÓGICOS	Escuelas, institutos, universidades, centros tecnológicos, clústeres y hubs especializados.	Sinergias entre el mundo académico y administración pública: formación y transmisión de conocimiento de forma recíproca	

## El marco de relaciones con los grupo de interés. El ciclo de gestión

Nos hemos propuesto, para los próximos años, redefinir y reordenar el marco de relaciones de TMB con todas las partes interesadas, estructurar la comunicación y el diálogo con todas ellas e integrarlo en el ciclo de gestión de nuestra empresa. Por eso prevemos aplicar e ir actualizando de forma periódica y sistemática los siguientes pasos:

1. **Mapa de grupos de interés:** identificación, actualización, y en su caso, priorización de los grupos de interés.
2. **Análisis de materialidad y contexto de sostenibilidad:** actualización permanente de necesidades y expectativas y cómo evolucionan en el tiempo.
3. **Compromisos:** establecimiento explícito y formal de los compromisos asumidos para dar respuesta de forma equilibrada a estas necesidades y expectativas.
4. **Marco de relaciones:** concreción del marco de relaciones, es decir, generar la infraestructura necesaria (niveles de comunicación, canales/medios, competencias relacionales, programas de colaboración, alianzas, etc.) para poder dar la mejor respuesta posible a las expectativas cambiantes de nuestros interlocutores.

5. **Recursos:** asignación de los recursos necesarios, establecimiento de los órganos de gestión y participación, inclusión en el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB y aplicación a los procesos y los productos y servicios de la empresa.
6. **Aprendizaje y mejora:** concreción de los mecanismos de aprendizaje para mejorar e incrementar paulatinamente el nivel de excelencia en sostenibilidad en cada uno de los ciclos de gestión sucesivos.
7. **Comunicación y rendición de cuentas:** siguiendo los criterios de los estándares locales e internacionales, tanto los relativos al contenido de los aspectos que son relevantes (inclusión de los grupos de interés, contexto de sostenibilidad, aspectos materiales, exhaustividad), como los relativos a la calidad de la información aportada (transparencia, claridad, comparabilidad, fiabilidad, puntualidad, etc.).

### 5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes

Con la voluntad de ir mejorando este procedimiento en los próximos ejercicios, durante el 2022 se han contemplado los siguientes aspectos para concretar los temas materiales:

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la Agenda 2030 de Naciones Unidas.
- La Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad.
- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que tiene por objeto asegurar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París de 2015 (limitar el aumento de temperatura de la Tierra a 1,5 °C), reconociendo que esto reducirá significativamente los riesgos y efectos del cambio climático.
- Los ejes estratégicos y objetivos del Plan Estratégico TMB 2025.
- Los retos, la misión, la visión, los valores de TMB.
- Los impactos económicos, ambientales, sociales y de ética y gobernanza razonables identificados en entrevistas realizadas de forma transversal con las personas responsables de las diferentes áreas de TMB.
- Los intereses y expectativas de los distintos grupos de interés de TMB: se ha pedido la valoración de las personas usuarias sobre el desarrollo de la actividad a través de encuestas y estudios. Se han contemplado las necesidades y expectativas de las principales asociaciones y colectivos implicados en los proyectos desarrollados. También se ha practicado la escucha activa a través de los distintos canales que permiten mantener una comunicación bilateral y multilateral, constante y fluida, como las redes sociales, la web de TMB, la app de TMB para móviles, el teléfono 010, los Puntos TMB y JoTMBé, entre otros.
- La estrategia de impulso de la Agenda 2030 en la ciudad de Barcelona y el Compromiso Ciudadano para la Sostenibilidad de la Ciudad de Barcelona.
- El Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024.
- El Plan Director de Movilidad 2020-2025 (PdM), realizado por la ATM.
- Los compromisos de la Generalitat de Catalunya que forman parte del Plan Nacional para implementar la Agenda 2030 en Cataluña.
- Varios estudios y publicaciones de referencia en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social que analizan las tendencias y retos de futuro, tanto a nivel de sector como a nivel general.
- Los informes de sostenibilidad y responsabilidad social de los operadores de transporte público de ciudades como París (*Financial and CSR report*, RATP Group), Madrid (Informe de gestión. Estado de información no financiera), EMT Madrid, Berlín (*DB's corporate social responsibility*, Deutsche Bahn) y Londres (*Corporate social responsibility*, Transport for London).

- Los estándares de la *Global Reporting Initiative (GRI)* para determinar los contenidos del informe y los principios de rendimiento de cuentas para valorar los canales de comunicación y la relación con los grupos de interés.

Teniendo en cuenta todos estos factores, se han identificado los asuntos más relevantes reflejados en este documento agrupados en los siguientes bloques:

- **Gestión responsable, ética y buen gobierno:**
  - Compromiso de TMB con los objetivos de desarrollo sostenible.
  - Transparencia.
  - Accesibilidad a la información.
  - Cumplimiento normativo. *Compliance*.
  - Gestión ética, valores y cultura de sostenibilidad.
  - Alianzas.
  - Prevención de la corrupción.
  - Valor económico generado y distribuido.
  - Uso eficiente y equitativo de los recursos económicos.
  - Compra responsable.
  - Prevención de riesgos financieros y no financieros.
  - Negocio internacional.
  - Responsabilidad social.
  - Grupos de interés.
- **Servicio de calidad, innovador y seguro:**
  - Atención a las necesidades y expectativas de los clientes.
  - Accesibilidad universal.
  - Innovación e investigación.
  - Seguridad y salud del pasaje.
  - Protección de datos.
  - Tecnología.
- **Protección del medio ambiente:**
  - Prevención de riesgos ambientales.
  - Cambio climático: reducción de emisiones.
  - Minimización del uso de recursos: agua y energía.
  - Residuos.
  - Fomento de la movilidad sostenible.
- **Compromiso con las personas trabajadoras:**
  - Empleo, formación y desarrollo del talento.
  - Retribución.
  - Bienestar, diversidad e inclusión.
  - Relaciones sociales.
  - Comunicación interna.
  - Igualdad de oportunidades y no discriminación. Diversidad e inclusión.
  - Salud y seguridad laboral y bienestar emocional.
- **Compromiso con la sociedad:**
  - TMB sostenible. La contribución a la movilidad sostenible (ODS).
  - TMB Educa, TMB Cultura y TMB Solidario.
  - Patrimonio histórico.
  - Comunicación y marketing responsable. Marca TMB.
  - Civismo.
  - Turismo sostenible.

Por otro lado, se han considerado menos significativos otros aspectos de sostenibilidad, como los derechos humanos, dado que la empresa opera en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales; la protección de la biodiversidad, puesto que la compañía lleva a cabo su actividad en un entorno urbano o zona industrial y la información sobre la fiscalidad, porque forma parte de la información detallada en las cuentas anuales del ejercicio debidamente auditadas.

En próximos ejercicios, y en línea con el Plan de Responsabilidad Social, existe la voluntad de desarrollar una metodología y un proceso específico para analizar la materialidad que incluya de forma sistemática la participación de los grupos de interés, para continuar ajustando este análisis a los retos de futuro que se nos presenten como empresa y la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las partes con intereses legítimos en TMB.

## 6. Gestión de la Covid-19

- **Limpieza y desinfección:**

La limpieza y desinfección de autobuses ha continuado siendo una de las prioridades para seguir con el programa específico e intensivo de limpieza y desinfección. En este sentido, destaca la acreditación oficial de las redes de TMB, metro y bus con el certificado Applus en lo que se refiere a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

La flota de autobuses se ha continuado desinfectado de forma diaria hasta el verano y posteriormente ha ido bajando hasta llegar a la situación actual de 1 día por semana. El personal extra de limpieza sigue rigurosamente los procesos de desinfección que están definidos en el protocolo de actuación y en la norma de seguridad.

TMB ha participado en las pruebas que se han realizado con el producto RESYSTEN: es un producto fotocatalítico que, aplicado sobre las superficies y en presencia de luz, asegura un efecto de limpieza permanente que aumenta la seguridad sanitaria entre las actuaciones de desinfección programadas por los métodos convencionales. Actualmente se está a la espera del informe final.

Dentro del plan de limpieza y desinfección de edificios e instalaciones, existe un plan de mantenimiento y un plan de desinfección, desratización y desinsectación para cada una de las cocheras.

- **Comunicación interna:**

El ejercicio 2022 se inició todavía con las limitaciones impuestas por la pandemia de la Covid-19, y Comunicación Interna siguió siendo el referente informativo interno. El sitio específico en la intranet siguió aglutinando toda la información referida a: Normativa, Instrucciones internas, Noticias, Recursos informativos, Preguntas sobre restricciones de actividad por la Covid-19 en Cataluña, el apartado de FAQ y la InfoTMB.

- **Impacto económico en TMB**

El impacto de la Covid-19 en las necesidades a subvencionar de TMB del ejercicio 2022, respecto a las necesidades previstas en el Contrato-Programa, del que se ha informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 72,17 millones de euros:

### IMPACTO DEL COVID-19 EN LAS NECESIDADES DE TMB EN EL AÑO 2022

	<u>Miles de euros</u>
Impacto en ingresos	66.013
Incremento de gastos	6.157

**Total impacto del covid-19 en las necesidades de TMB 72.170**

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (recaudación) por la reducción de pasaje respecto a un año sin pandemia.

## 7. Nuestra gente

### 7.1. Perfil del grupo

#### 7.1.1. Empleo

##### Contratación laboral

Uno de los hechos más relevantes en materia de contratación laboral a lo largo de 2022 ha sido la puesta en marcha de la reforma laboral. Esta circunstancia ha hecho básicamente que a partir de marzo se han tenido que considerar exclusivamente modalidades contractuales propuestas en la nueva normativa laboral.

Se ha seguido con la línea de los años 2020 y 2021, de ir regularizando las contrataciones temporales a medida que se cerraban los concursos de méritos de los empleados, pasándolos a indefinidos y, cuando era posible, vinculándolos con un anexo de relevo para posibilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

En relación con la tasa de reposición (contratación indefinida) ordinaria, se ha mantenido el control y seguimiento iniciado en 2021. Sobre la base de las posibilidades legales extraordinarias del año 2022, la empresa tramitó y aprobó la oferta de **dos planes de estabilización de empleo temporal de las sociedades de TMB** respecto a los procesos de estabilización de empleo previstos en la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público. Esto ha permitido disponer de una tasa de reposición extraordinaria a llevar a cabo durante este año 2022 y hasta 2024.

Asimismo, funcionalmente sobre la base del contexto actual, se ha seguido realizando un volumen de contratación laboral con una notable vía de contratos temporales de interinidad por sustitución.

También se ha seguido con el modelo de jubilación parcial en ambas compañías, manteniendo los mismos términos contractuales a los jubilados parciales (25 %), pero utilizando como relevistas a personas contratadas temporalmente, a las que se les hace indefinidos y al 100 %, consolidando la actuación de la "guía rápida" de información de los trámites. Este procedimiento busca facilitar información personalizada a los interesados y el acompañamiento desde una vertiente más emocional por parte del equipo de RRHH.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales para cubrir la plantilla estructural en los períodos de vacaciones. Fuera de estos, se han atendido también todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos de oferta sobrevenidos (lanzaderas) como por necesidades de formación de la plantilla.

En resumen, las cifras globales, por género, en materia de contratación, han sido las siguientes:

Casuísticas	TB		
	Mujeres	Hombres	Total
Nuevos jubilados parciales	2	72	74
Nuevos contratos indefinidos	2	17	19
Transformaciones en indefinidos	30	206	236
Nuevos contratos indefinidos con relevo	1	2	3
Transformaciones a indefinidos con relevo	16	55	71
Temporales puros	54	404	458
Novaciones de objeto o jornada	19	122	141
Reingresos sitios alternativos	0	0	0
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>878</b>	<b>1.002</b>

Aparte, se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, puesto que ello no ha supuesto modificar el tipo de contrato. Se ha gestionado, por último, en relación con la contratación (pero no únicamente), las siguientes bajas de empresa según cada una de las causas:

Motivo de la baja	TB		
	MUJER	HOMBRE	TOTAL
Despido	0	7	7
Baja voluntaria	0	5	5
Fallecimiento	2	6	8
Excedencias	5	5	10
Finalización de contrato	30	274	304
Incapacidad permanente	2	17	19
IT pago directo	13	105	118
Jubilación total	1	58	59
No superación del período de prueba	0	0	0
Suspensión de contrato	0	0	0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>477</b>	<b>530</b>

En cuanto a las prestaciones para los empleados a tiempo completo y para los de tiempo parcial o temporales de TMB, cabe señalar:

- **Seguro de vida:** no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye a los empleados contratados a tiempo parcial o completo.
- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que la empresa ofrece de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social de incapacidad temporal, no hace diferencia entre empleados a tiempo completo y empleados a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a los empleados que tienen reconocida por la Seguridad Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los planes de pensiones para aquellos empleados que sean partícipes, y no se hace diferenciación alguna entre los partícipes a tiempo completo frente a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Los empleados de TB que no están adheridos al plan de pensiones, disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.

- **Permiso parental:** En cuanto a los días de permiso parental, no hay diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante estos días será mayor o menor según el tipo de contrato.
- **Provisiones por jubilación:** dado que la legislación estableció la obligatoriedad de externalizar los compromisos por pensiones, no existen provisiones por pensiones. Con respecto a las aportaciones de la empresa a los planes de pensiones por la contingencia de jubilación, no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo frente a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.

### Selección y promoción

Durante el año 2022 se ha continuado la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, aplicando la normativa del EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado Público), tanto en los procesos de selección como dentro de las políticas de contratación. Actualmente, en lo que se refiere a la gestión de los concursos de méritos vinculados al plan, su grado de consecución se sitúa en el 96,27 %.

Se han llevado a cabo varios procesos externos de bastante relevancia para TMB, entre los que se encuentran los procesos masivos de agentes de atención al cliente de Metro, conductores/as de Bus y los auxiliares de Telefèric, por su impacto en el ámbito de Operación. Algunos de estos procesos han vuelto a gestionarse de forma 100 % presencial.

En TMB, una compañía socialmente responsable, fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente debe estar presente. Así, la unidad de Selección y *Onboarding* ha implementado algunas acciones dentro de los procesos para **fomentar la captación del talento femenino**, como priorizar la incorporación de mujeres en aquellos ámbitos de TMB donde la plantilla está bastante infrarrepresentada.

**Se han seleccionado 43 mujeres conductoras**, incrementando así la plantilla femenina dentro de este colectivo. Actualmente, **el porcentaje de mujeres conductoras se sitúa en el 8,6 %** respecto al total de plantilla de este colectivo, que todavía está bastante masculinizado. Este leve incremento marca una línea de trabajo en la que el rol de la mujer pasa a ser el centro de todas las políticas de RRHH, adquiriendo mayor nivel de visibilidad y presencia en todos los puestos de trabajo dentro de la organización.

En este escenario futuro, TMB tiene previsto dar un paso adelante, en lo que se refiere a las coberturas del personal de conducción, publicando en el próximo ejercicio 2023 una oferta laboral con una cuota reservada para mujeres.

A lo largo de los próximos años, TMB debe focalizarse sobre todo en el diseño e implementación de acciones que fomenten y potencien la incorporación del talento femenino dentro del ámbito del mantenimiento, el tecnológico o el de las ingenierías, donde se encuentra una clara infrarrepresentación femenina en la gran mayoría de puestos.

Además, cabe mencionar el despliegue, durante el ejercicio 2022, del **programa de prácticas "Dones STEM"** ['Mujeres STEM'], que tiene como objetivo incorporar talento femenino en las disciplinas STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), para desarrollar algunos de los proyectos estratégicos de las áreas de negocio de Bus y Metro. Las estudiantes tienen asignadas como tutoras mujeres que también son STEM y que ocupan un cargo de responsabilidad dentro de la empresa.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos que han influido, en mayor o menor medida, en el desarrollo de su actividad, se ha realizado **un total de 101 procesos de promoción, selección**

y concurso de méritos, lo que supone un incremento del 42 % respecto al año 2021. Los procesos se distribuyen de la siguiente forma:

#### Procesos de promoción y selección:

	Promoción	Selección	Concursos	Total cerrados por unidad
Metro	27	5	10	42
Bus	9	6	1	16
Áreas funcionale	22	6	13	41
PSM, SA	1	1	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>101</b>

Por lo que respecta a las personas gestionadas en estos procesos, este año **se han gestionado 5.556 candidaturas en total**. De estas, 150 han sido promocionadas, 378 han sido seleccionadas de forma externa y 50 han meritado:

	Personas presentadas			Personas promocionadas			Personas seleccionadas			Personas meritadas			Total ingresos
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	
Metro	929	1.452	2.381	18	70	88	36	30	66	1	32	33	187
Bus	301	1.775	2.076	3	18	21	44	242	286	0	4	4	311
Áreas funcionales	325	345	670	26	13	39	1	6	7	9	4	13	59
PSM, SA	193	236	429	2	0	2	7	12	19	0	0	0	21
<b>TOTAL</b>	<b>1.748</b>	<b>3.808</b>	<b>5.556</b>	<b>49</b>	<b>101</b>	<b>150</b>	<b>88</b>	<b>290</b>	<b>378</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>578</b>

#### ▪ **Ámbito de Bus**

En cuanto a TB, se han cerrado 16 procesos, divididos entre 9 de promoción, 6 de selecciones y 1 de concurso de méritos. Se han presentado 2.076 personas, de las cuales 21 han sido promocionadas, 286 han sido seleccionadas y 4 han meritado.

Dentro del ámbito de **Operaciones de Bus** se han cerrado 6 procesos de promoción y 2 de selección, con la gestión de 1.935 candidaturas, que han dado como resultado 16 personas promocionadas y 284 seleccionadas. Cabe destacar el proceso externo de conductores/as de bus por el alto volumen de candidaturas y su complejidad. Resaltar también el proceso de los agentes de intervención y control (AIC), así como la promoción de jefe de grupo operativo de líneas (CGOL). En **Material Móvil e Instalaciones**, cabe destacar también el proceso de selección externa de la bolsa de operarios/as de Material Móvil, que ha supuesto la gestión de 232 candidaturas.

En **Infraestructuras** se han cerrado 1 proceso de promoción y 4 procesos de selección, y en el área de **Tecnología de Bus** ha habido 1 proceso de promoción.

También se han llevado a cabo varios procesos dentro del ámbito de Infraestructuras de Bus que permitirán hacer frente a los distintos proyectos de obra, infraestructuras e instalaciones del negocio de bus, tanto presentes como futuros.

Por último, en el ámbito de **Proyectos de Bus** se ha realizado 1 proceso de promoción de jefe de proyectos y 1 concurso de méritos. Los nuevos jefes de proyectos serán los responsables de impulsar y ejecutar los proyectos de forma estratégica y transversal que transformarán el negocio de Bus en los próximos años, con la innovación continua como motor.

#### ▪ **Áreas corporativas de TMB**

En los procesos internos y externos gestionados para las **áreas corporativas de TMB**, este año se han cerrado un total de **41 procesos**, repartidos entre 22 promociones, 6 selecciones externas y 13 concursos de méritos, gestionando un total de **670 candidaturas**. Esto ha dado 39 personas promocionadas, 7 seleccionadas externamente y 13 han meritado.

De las áreas corporativas caben destacar aquellos procesos que se engloban dentro del **proyecto AMBici**. Para poder realizar el despliegue de este nuevo servicio, se han cerrado los primeros procesos de diferentes áreas de la empresa y se requerirá de más contrataciones en el futuro.

También cabe destacar el proceso de responsable de accesibilidad física, posición ligada al **proyecto NaviLens de TMB**, que ayuda a implementar en el transporte público la señalética para personas con discapacidad visual. Por otro lado, hay que destacar los procesos, tanto estructurales como de interinidad, de los agentes de centro de atención al ciudadano para los puntos TMB donde se ha abierto la puerta a la participación de personas empleadas con cualquier tipo de contrato (en el caso de personas con contrato indefinido, el máximo de período de contratación de interinidad sería de 6 meses).

Por último, y relacionado con el proyecto **T-mobilitat** (temporales), cabe mencionar la cobertura de los agentes promotores, que se origina como consecuencia del retorno a la operativa de Metro de personas de la bolsa de AAC que prestaban servicio a la T-mobilitat (debido a las contrataciones de AAC al 75 % de jornada), así como por la nueva ley de contratación, que limita las contrataciones temporales a 6 meses. Estos dos factores han generado un incremento de las necesidades dentro del colectivo de agentes promotores en los quioscos. De las 6 temporales y 42 de reserva ofertadas, se han podido cubrir 6+4, lo que hará que se deba seguir trabajando en este ámbito para dar respuesta a las futuras necesidades de la organización.

#### ▪ **Onboarding**

Se han continuado implementando varias acciones para facilitar la incorporación y acogida de las nuevas personas trabajadoras en TMB al inicio de su nueva trayectoria laboral en la empresa.

El equipo de Selección y *Onboarding*, en colaboración con personas de otros ámbitos de la organización (PRL, Formación, Jefaturas, etc.), ha llevado a cabo los procesos de acogida de todo el personal de nuevo ingreso de forma presencial.

Dentro de las **acogidas del personal de nuevo ingreso** realizadas hay dos grandes bloques:

- 1) las acogidas masivas, en las que destaca la de los nuevos agentes de atención al cliente (AAC) de verano 2022, que supuso la realización de 5 grupos de acogida con un total de 47 personas asistentes y las acogidas de los nuevos conductores/as, que se realizaron en 14 grupos con un total de 240 personas asistentes.
- 2) las acogidas para pequeños colectivos y puestos unipersonales.

También se han realizado acompañamientos dirigidos a las personas que han sido promocionadas recientemente dentro de la organización y que no tienen las mismas necesidades informativas que aquellas personas que son de nuevo ingreso y todo el personal en prácticas.

De forma resumida, este año 2022 se han realizado 42 procesos de acogida, lo que supone un incremento del 40 % respecto al año anterior; esto se ha traducido en **417 personas acogidas**. De todas ellas, 32 acogidas iban dirigidas al personal de nuevo ingreso (326 personas), 4 al personal de prácticas (30 personas) y 6 fueron acompañamientos (61 personas).

Se ha continuado entregando a todo el personal de nuevo ingreso un *welcome pack* con información corporativa que ayuda a las personas nuevas a ubicarse fácilmente dentro de nuestra organización, así como un mensaje de bienvenida del Consejero Delegado.

Tanto el personal de nuevo ingreso como las jefaturas han valorado muy positivamente los procesos de *Onboarding* (4,87 sobre 5 puntos).

### Plantilla por sexos

La **plantilla activa de TB, S.A. a 31 de diciembre de 2022** era de 4.674 personas, de las cuales 4.219 eran de género masculino (90 %) y 455 eran de género femenino (10 %). Dentro de esta plantilla se incluyen 192 empleados/as en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo. Respecto a 31 de diciembre de 2021, la plantilla activa ha crecido un 0,8 %, y lo ha hecho especialmente en el grupo de mujeres (+4,1 %).

	2022	2021	dif.	% dif.
Masculino	4.219	4.198	21	0,5%
Femenino	455	437	18	4,1%
<b>Total TB</b>	<b>4.674</b>	<b>4.635</b>	<b>39</b>	<b>0,8%</b>

En cuanto a la **plantilla media homogénea** (en términos de horas por empleado y año), se ha situado en 4.450,22 empleados/as, un 2,2 % superior a la del año anterior. Este crecimiento se ha producido básicamente en el ámbito de la explotación (especialmente en conductores/as).

	2022	2021	dif.	% dif.
Masculino	4.019,86	3.954,12	65,74	1,7%
Femenino	430,36	400,40	29,96	7,5%
<b>Total TB</b>	<b>4.450,22</b>	<b>4.354,52</b>	<b>95,70</b>	<b>2,2%</b>

### Plantilla activa a 31 de diciembre por edades

La edad media de la plantilla de TB a 31 de diciembre de 2022 se ha situado en 50,18 años, es decir, ha aumentado ligeramente respecto al año anterior, que fue de 49,80 años. En comparación con el año 2021, ha crecido en 2,6 puntos el peso de las personas mayores de 50 años y ha descendido la proporción del resto de grupos de edad, a excepción del grupo de menos de 31 años.

	2022	%	2021	%
Menos de 31 años	66	1,4%	60	1,3%
de 31 a 40 años	614	13,1%	619	13,4%
de 41 a 50 años	1.708	36,5%	1.808	39,0%
Más de 50 años	2.286	48,9%	2.148	46,3%
<b>Total TB</b>	<b>4.674</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.635</b>	<b>100,0%</b>
<b>Edad media (años)</b>	<b>50,18</b>		<b>49,80</b>	

### Miembros del Consejo de Administración de Transports de Barcelona, S.A. por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2022:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	1	1	2
de 40 a 50 años	1	2	3
Más de 50 años	10		10
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>15</b>

### Miembros del Comité de Dirección de TMB por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2022:

	Masculino	Femenino	Total
<b>de 30 a 39 años</b>			<b>0</b>
<b>de 40 a 50 años</b>	3	4	<b>7</b>
<b>Más de 50 años</b>	8	3	<b>11</b>
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>18</b>

La totalidad de estos directivos fueron contratados en la comunidad local, a excepción de tres de ellos (dos hombres y una mujer), que procedían de otras comunidades autónomas.

### Plantilla activa a 31 de diciembre por nacionalidades

	2022	2021	Diferencia
España	4.646	4.606	40
Francia	1	1	0
Italia	11	11	0
Países Bajos	0	1	-1
Marruecos	2	2	0
Portugal	3	3	0
Perú	2	2	0
Rumanía	3	3	0
Pakistán	1	1	0
Uruguay	2	2	0
Rusia	1	1	0
Suecia	1	1	0
Cuba	1	1	0
<b>Total</b>	<b>4.674</b>	<b>4.635</b>	<b>39</b>

A 31 de diciembre de 2022, el 99,4 % de la plantilla tenía nacionalidad española (4.646 personas). De los 28 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia (11 empleados).

### Plantilla activa a 31 de diciembre por clasificación profesional

A continuación se muestra la plantilla de TB a 31 de diciembre de 2022 desglosada según clasificación profesional, donde el 82,6 % de la plantilla total correspondía al colectivo de conductores/as, operarios/as y especialistas.

	AÑO 2022		%
Personal de oficinas	441		9,4%
Mandos	331		7,1%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	3.862		82,6%
Directivos/as y responsables	40		0,9%
<b>Total TB</b>	<b>4.674</b>		<b>100,0%</b>

	AÑO 2022			AÑO 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	333	108	<b>441</b>	332	109	<b>441</b>
Mandos	295	36	<b>331</b>	297	35	<b>332</b>
Conductores/as, operarios/as y especialistas	3.558	304	<b>3.862</b>	3.542	285	<b>3.827</b>
Directivos/as y responsables	33	7	<b>40</b>	27	8	<b>35</b>
<b>Total TB</b>	<b>4.219</b>	<b>455</b>	<b>4.674</b>	<b>4.198</b>	<b>437</b>	<b>4.635</b>

### Plantilla activa a 31 de diciembre por modalidad de contrato de trabajo

El 89,8 % de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 tenía un contrato indefinido, y dentro de estos, el 85,2 % eran indefinidos a tiempo completo. El 90,2 % del personal masculino tenía contrato indefinido, y en el colectivo femenino el porcentaje era del 86,6 %.

	AÑO 2022	
	Total	%
Indefinido tiempo completo	<b>3.982</b>	<b>85,2%</b>
Indefinido tiempo parcial	<b>216</b>	<b>4,6%</b>
Temporal tiempo completo	<b>220</b>	<b>4,7%</b>
Temporal tiempo parcial	<b>256</b>	<b>5,5%</b>
<b>Total TB</b>	<b>4.674</b>	<b>100,0%</b>

	AÑO 2022			AÑO 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Indefinido tiempo completo	3.607	375	<b>3.982</b>	3.482	343	<b>3.825</b>
Indefinido tiempo parcial	197	19	<b>216</b>	189	16	<b>205</b>
Temporal tiempo completo	180	40	<b>220</b>	285	57	<b>342</b>
Temporal tiempo parcial	235	21	<b>256</b>	242	21	<b>263</b>
<b>Total TB</b>	<b>4.219</b>	<b>455</b>	<b>4.674</b>	<b>4.198</b>	<b>437</b>	<b>4.635</b>

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 desglosada por tipos de contrato y grupos de edad era la siguiente:

Plantilla a 31 de diciembre de 2022					
	Indefinidos tiempo completo	Indefinidos tiempo parcial	Temporales tiempo completo	Temporales tiempo parcial	Total
menos de 31 años	45	1	17	3	66
de 31 a 40 años	489	19	88	18	614
de 41 a 50 años	1.524	65	92	27	1.708
más de 50 años	1.924	131	23	208	2.286
<b>Total TB</b>	<b>3.982</b>	<b>216</b>	<b>220</b>	<b>256</b>	<b>4.674</b>

Por último, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional era la siguiente:

Plantilla a 31 de diciembre de 2022					
	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Directivos/as y responsables	Total
Indefinidos tiempo completo	358	315	3.274	35	3.982
Indefinidos tiempo parcial	39	0	177	0	216
Temporales tiempo completo	21	2	196	1	220
Temporales tiempo parcial	23	14	215	4	256
<b>Total BUS</b>	<b>441</b>	<b>331</b>	<b>3.862</b>	<b>40</b>	<b>4.674</b>

### Tasa de rotación de la plantilla

La tasa de rotación de la plantilla de TB en 2021 ha sido del 5,5 %, es decir, ha crecido respecto al año anterior, que fue del 4,8 %.

Año 2022	TB, SA
Número de personas contratadas	340
Número de personas desvinculadas	172
Media efectiva:	4.654,5
Plantilla a 31-XII-/2022	4.674
Plantilla a 31-XII-2021	4.635
<b>Índice de rotación (%):</b>	<b>5,5</b>

### Empleados con discapacidad

Por lo que respecta al personal con discapacidad, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de empleados/as es la siguiente:

	TB	% sobre total TB
Mujeres	14	0,30%
Hombres	177	3,79%
<b>Total</b>	<b>191</b>	<b>4,09%</b>

### Despidos

En 2022 ha habido siete despidos en TB, todos ellos hombres.

## Pases de transporte

A lo largo del año se han ido adaptando los sistemas y modelos de tarjeta a nuevos requerimientos de diseño y protección de datos. También se ha participado activamente en la consolidación de la T-mobilitat, favoreciendo la entrega de la nueva tarjeta *contactless* entre todas las personas empleadas de TMB.

### 7.1.2. Política retributiva

En 2022 el incremento por convenio fue del 3,5 % de la masa salarial, que es el máximo autorizado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Por otra parte, en lo que concierne al personal dentro de convenio, se pactó un bonus de productividad que se aplicó con la firma del Convenio Colectivo, el cual tiene carácter variable y cuyo importe máximo anual es de 610 €, y también se sustituyó la prima de objetivos y la prima individual de absentismo por la prima consolidada. Asimismo, el impacto de la antigüedad (cuadrienios) ha pasado del 4 % de salario base al 5 %.

- **Por sexos**

La remuneración media de la sociedad TB de los dos últimos ejercicios es la siguiente:

Por sexo:	Año 2022		Año 2021		% diferencia	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
<b>Remuneración media:</b>						
Transports de Barcelona, SA	46.416	46.774	44.230	45.870	4,9%	2,0%

La diferencia entre géneros se explica por dos razones fundamentales: por un lado, la diferente composición de hombres y mujeres en cada colectivo profesional (personal de oficinas; conductores, operarios/as y especialistas; mandos y directivos/as y responsables) y, por otra parte, la antigüedad de los empleados/as en la empresa.

En TB, la proporción de conductores/as, operarios/as y especialistas en el caso de los hombres es del 84 % respecto al total de la plantilla masculina, mientras que en las mujeres este colectivo representa el 66 % de la plantilla femenina. Además, se añade que la proporción de mujeres directivas y responsables es el 1,9 % respecto al total de la plantilla femenina, mientras que los hombres directivos y responsables tienen un menor peso en el total de la plantilla masculina (0,7 %).

Por otra parte, el colectivo masculino tiene una antigüedad media en la empresa superior al femenino. Los hombres con una antigüedad igual o superior a 20 años representan el 34 % de la plantilla, mientras que en el colectivo femenino es de tan solo el 1 %.

- **Por edades**

El colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una retribución media mayor, seguido del grupo que está entre los 41 y los 50 años. Esto se explica porque estos grupos son los que suelen tener mayor antigüedad en la compañía. Cabe decir que se percibe un complemento por permanencia laboral efectiva en la empresa. Las diferencias de un ejercicio a otro se explican por las variaciones de plantilla habidas entre los distintos grupos de edad de un año a otro.

Por edades:	TB, SA		
	Año 2022	Año 2021	% dif.
menos de 31 años	34.779	34.551	0,7%
de 31 a 40 años	39.965	39.178	2,0%
de 41 a 50 años	44.075	42.493	3,7%
más de 50 años	50.858	48.207	5,5%

- **Por clasificación profesional**

La variación de la retribución media de los colectivos viene determinada también por los movimientos de plantillas dentro de los distintos grupos de un año a otro.

Por clasificación profesional:	TB, SA		
	Año 2022	Año 2021	% dif.
Personal de oficinas	49.965	49.287	1,4%
Mandos	60.267	56.467	6,7%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	44.265	42.195	4,9%
Directivos/as y responsables	106.232	101.943	4,2%

### Brecha salarial

La brecha salarial es la diferencia salarial que hay entre lo que cobran de media los hombres y lo que cobran de media las mujeres, y se calcula del modo siguiente:

$\% \text{ Brecha salarial} = (\text{Remuneración media de los hombres} - \text{Remuneración media de las mujeres}) \times 100 / \text{Remuneración media de los hombres}$ .

**Este indicador puede estar afectado por la antigüedad de los empleados/as en la sociedad** en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otra parte, cabe señalar que las **tablas salariales del Convenio Colectivo no hacen distinción de género**.

- **Brecha salarial por clasificación profesional**

En TB, la brecha salarial de 2022 es negativa en todos los colectivos, a excepción del de conductores/as, operarios/as y especialistas y el de directivos/as y responsables, donde ha aumentado. Sin embargo, en el conjunto de la sociedad fue negativa, concretamente de un -0,8%. Respecto al año anterior, la brecha negativa de la sociedad TB ha descendido 2,9 puntos y la retribución media entre hombres y mujeres casi se ha igualado.

TB, SA	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			año 2022	año 2021
Personal de oficinas	49.838	50.353	-1,0%	-5,3%
Mandos	59.675	65.135	-9,1%	-7,5%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	44.477	41.737	6,2%	5,0%
Directivos/as y responsables (1)	108.158	99.761	7,8%	-4,3%
<b>Total sociedad</b>	<b>46.416</b>	<b>46.774</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-3,7%</b>

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

- **Brecha salarial de los directivos**

La brecha salarial de los miembros del **Comité de Dirección de TMB** ha sido del 20,5 % en 2022 debido a los diferentes niveles de responsabilidad. La composición del Comité de Dirección ha variado respecto al año anterior.

MIEMBROS DEL COMITÉ DE DIRECCIÓN AÑO 2022			
	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	113.972	94.016	
Retribución variable	10.947	4.894	
Indemnizaciones	0	0	
Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo	891	1.273	
Otras percepciones	2.973	2.187	
<b>total retribución media</b>	<b>128.783</b>	<b>102.370</b>	<b>20,5%</b>

- **Ratio de compensación anual**

El ratio establece la relación del cociente entre el empleado con la mayor remuneración de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. En 2022 este indicador se ha situado en 2,93, ligeramente por encima al del año anterior, que fue de 2,88.

Ratio de compensación anual	Año 2022	Año 2021	% dif.
Transports de Barcelona, SA	2,93	2,88	1,7%

- **Ratio de remuneración inicial estándar por sexo con respecto al salario mínimo local**

El ratio se define como el cociente entre la remuneración inicial estándar por sexo y el salario mínimo local. En el caso de TB, se ha considerado la retribución de conductor inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2022, y se ha obtenido **un ratio de 2,43**, tanto para el personal masculino como el femenino, es decir, no ha variado respecto al año 2021.

## 7.2. Atracción e impulso del talento

### 7.2.1. Formación

- **Gestión del conocimiento**

La actividad formativa puede considerarse que ha vuelto a la plena normalidad, sobre todo en lo que se refiere a la reanudación de la actividad presencial.

Las acciones formativas en la modalidad **e-learning** han sufrido un ligero descenso en cuanto al volumen total de acciones realizadas, aunque se han mantenido sobre todo para aquellas acciones formativas de tipo transversal y que afectan a un volumen superior a 50 personas.

Se ha acostumbrado a grabar y a colgar los contenidos de buena parte de las acciones en esta modalidad en un espacio dentro del **Campus TMB**.

Es en este mismo formato **e-learning**, que se han seguido promocionando las acciones formativas de la plataforma formativa *Goodhabit*, la cual a lo largo de 2021 ya ofreció un incremento de cursos respecto al período anterior, pasando de unos 70 a unos 90, y este año 2022 ha vuelto a incrementar la oferta de cursos competenciales a 118. Esta plataforma permite acceder también al catálogo de cursos en otros idiomas.

Esta formación, inicialmente de libre acceso y voluntaria, también ha sido contemplada para ofrecerla a algunos colectivos como paso previo de otras acciones formativas de mayor profundidad y en su modalidad presencial. Este tipo de formación también combina unas sesiones lideradas por un/a monitor/a (*workout*), para reforzar y poner en práctica parte de los conocimientos adquiridos de forma individual, y poder hacerles consultas.

En relación con el **modelo de idiomas**, implantado en 2021, que permitió que cualquier persona de toda la plantilla pudiera acceder a través del Campus TMB a aprender varios idiomas (inglés, francés, alemán, italiano) de forma totalmente gratuita y en varios niveles, se ha podido ir consolidando a lo largo de 2022, aunque todavía hay mucho margen de crecimiento.

De entre todas las acciones formativas más relevantes realizadas este año, destaca la del **CAP (Certificado de Aptitud Profesional)**, que es la que suele ocupar un mayor volumen de personas y horas, dirigida al personal de conducción para poder renovar la acreditación legal necesaria para conducir. Destaca también la acción formativa de **Orientación al Cliente de Personal de Conducción de Bus**, que se inició el pasado año y está a punto de finalizar, en la que ha pasado toda la plantilla de personal de conducción.

Se ha iniciado una acción formativa de dos jornadas destinada a todas aquellas personas que lideran equipos de personas colaboradoras y, por tanto, vinculada a la gestión del mando-liderazgo, con el objetivo principal de proponer herramientas de liderazgo basadas en la inteligencia social, practicando la escucha activa, la comunicación y la empatía como estrategia para interacciones cercanas entre los equipos de trabajo.

También se ha llevado a cabo el reciclaje vinculado con la **Prevención de Riesgos Laborales (PRL)**. Se han realizado un total de **244 acciones formativas** en TB con la participación de **810 personas**.

#### Formación en PRL:

Formación	Personal formado	cursos impartidos	Horas curso
Puente grúa	14	3	7
PRL Conductor maniobras	375	141	1
PRL Operario de mantenimiento TB	23	3	1,63
PRL trabajos en altura	67	35	7
PRL_M_008 Normas Seguridad Red Metro	2	2	2
PRL_TMB_007 Actuación Equipos Emergencia TMB	20	6	1
PRL-TB-006 Puesto Trabajo Auxiliar de Patio	1	1	2
PRL-TB-025 PRL conductores maniobra hidrogenera	25	6	1
PRL-TMB-010 Carretillas elevadoras FMB	2	1	6
PRL-TMB-010 Carretillas elevadoras TB	18	3	7
PRL-TMB-011 Puente grúa	3	2	7
PRL-TMB-012 Plataformas elevadoras	10	2	7
PRL-TMB-013 Columnas elevadoras	73	11	7
Socorristas inicial (incluye DEA)	62	18	6
TEM(II)-Técnico experto vehículos a GNC	30	4	21
TM-Técnico básico en vehículos a gas GNC	15	2	8
Vehículos híbridos-eléctricos VEH+pantógrafo	70	4	7
<b>TOTAL</b>	<b>810</b>	<b>244</b>	

En el ámbito del **Mantenimiento, Proyectos y Tecnología**, y al margen de las acciones vinculadas a la prevención de riesgos laborales, se ha realizado todo un conjunto de acciones formativas vinculadas con la capacitación de todas las personas asignadas a estos ámbitos.

Se han realizado acciones formativas vinculadas al nuevo personal, tanto de conducción (alrededor de 280 personas afectadas), como de mandos de explotación (16 personas) y de nuevos operarios de material móvil (18 personas).

Las acciones formativas vinculadas al ámbito de la **ofimática** (EIS -sistema de información corporativo-, *Sharepoint, Power BI, Excel*, etc.), se han mantenido en el formato de aulas virtuales, mediante *TEAMS*, o en formato *e-learning*.

Por lo que respecta a los permisos individuales de formación (PIF), este año se han concedido 6.

## Horas de participación en actividades de formación por categorías profesionales:

CATEGORÍA/FUNCIÓN	HORAS			HORAS			TOTAL		
	PLANTILLA	FORMACIÓN	MEDIA HORAS	PLANTILLA	FORMACIÓN	MEDIA HORAS	TOTAL PLANTILLA	TOTAL HORAS FORMACIÓN	MEDIA HORAS TOTAL
Administrativo/a	7	60,3	8,6	8	172,5	21,6	15	232,8	15,5
Abogado/a servicios jurídicos corpor.	1	133,3	133,3	0	0,0		1	133,3	133,3
Agente	9	260,0	28,9	17	274,8	16,2	26	534,8	20,6
Analista	0	0,0		2	5,0	2,5	2	5,0	2,5
Asistencia integral en ruta	0	0,0		20	703,5	35,2	20	703,5	35,2
Asis. Superv. y c. gestión cont. Tranvía	1	4,5	4,5	0	0,0		1	4,5	4,5
Auxiliar de patio y flota	2	16,0	8,0	32	174,0	5,4	34	190,0	5,6
Jefe	2	36,0	18,0	47	654,3	13,9	49	690,3	14,1
Mando	5	190,0	38,0	109	4.679,6	42,9	114	4.869,6	42,7
Comprador/a	1	11,0	11,0	3	30,5	10,2	4	41,5	10,4
Contable de tesorería de Metro	0	0,0		1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Conductor/a	207	6.143,2	29,7	1.896	51.005,4	26,9	2.103	57.148,6	27,2
Consultor/a	0	0,0		1	8,0	8,0	1	8,0	8,0
Coordinador/a	3	170,8	56,9	6	46,7	7,8	9	217,5	24,2
Delineante (construcción)	1	40,0	40,0	0	0,0		1	40,0	40,0
Director/a	5	106,5	21,3	17	735,7	43,3	22	842,2	38,3
Electricista - A - Material Móvil Bus	1	74,0	74,0	64	1.752,5	27,4	65	1.826,5	28,1
Electrónico/a	1	41,0	41,0	8	103,0	12,9	9	144,0	16,0
Ingeniero/a de ingeniería Bus	0	0,0		2	48,5	24,3	2	48,5	24,3
Especialista en vehículos híbridos y eléctricos	0	0,0		2	4,0	2,0	2	4,0	2,0
Gerencia competitiv. Red y desarr. Neg.	0	0,0		1	4,0	4,0	1	4,0	4,0
Gestor/a	1	8,0	8,0	6	51,5	8,6	7	59,5	8,5
Enfermero/a del trabajo	2	21,0	10,5	0	0,0		2	21,0	10,5
Inspector/a	0	0,0		3	580,0	193,3	3	580,0	193,3
Introducción - Extracción de datos SI	0	0,0		2	12,0	6,0	2	12,0	6,0
Almacenista Material Móvil	0	0,0		12	93,0	7,8	12	93,0	7,8
Mecánico/a	0	0,0		142	3.760,0	26,5	142	3.760,0	26,5
Médico del trabajo	3	34,0	11,3	0	0,0		3	34,0	11,3
Operador/a CST	0	0,0		1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Operario/a de mant. Elementos fijos	0	0,0		5	15,0	3,0	5	15,0	3,0
Planchista - A - Material Móvil Bus	0	0,0		29	352,0	12,1	29	352,0	12,1
Product manager	2	4,5	2,3	1	2,0	2,0	3	6,5	2,2
Programador de línea TB	0	0,0		1	35,0	35,0	1	35,0	35,0
Project controller	0	0,0		1	2,5	2,5	1	2,5	2,5
Proyectos de flota y documentación	0	0,0		1	2,0	2,0	1	2,0	2,0
Psicólogo/a servicio selección-form.-eval.	1	6,8	6,8	1	13,8	13,8	2	20,7	10,3
Res. Vend. e ing. BBT / Can. ext. y log. tit.	1	9,0	9,0	0	0,0		1	9,0	9,0
Responsable	29	534,0	18,4	104	3.072,6	29,5	133	3.606,6	27,1
Supervisor/a de CST	1	6,0	6,0	2	4,5	2,3	3	10,5	3,5
Soporte adm.	2	10,0	5,0	4	34,7	8,7	6	44,7	7,4
Técnico/a	34	892,7	26,3	112	2.547,2	22,7	146	3.439,9	23,6
Verificador de piezas y grupos	0	0,0		1	14,0	14,0	1	14,0	14,0
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>322</b>	<b>8.812,7</b>	<b>27,4</b>	<b>2.664</b>	<b>70.999,7</b>	<b>26,7</b>	<b>2.986</b>	<b>79.812,3</b>	<b>26,7</b>
Porcentaje			11%			89%			100%

Este año se han superado las 79 mil horas de formación, con una media de 26,73 horas por empleado/a.

### 7.2.2. Desarrollo del talento

Se ha realizado una segunda edición del proyecto del *Staffing Review*, del que se había realizado una primera edición en 2020, y se han identificado, mediante entrevistas en todas las direcciones de área y de servicio a todas las personas que realizarán en breve las evaluaciones competenciales (*assessment center* en formato lúdico) y procesos de devolución.

Con las personas que en su día participaron en todo el proceso de la primera edición del *staffing*, y a cuyo alcance se puso la Guía de autodesarrollo (interactiva, para facilitar la navegación entre las diferentes competencias, aplicando la metodología 70/20/10, y con

material de películas, libros, vídeos, juegos, artículos y *pódcasts* asociados a cada competencia). Se ha hablado con sus jefaturas y con ellas mismas para evaluar cómo les había ido la experiencia, a la vez que se les ha propuesto realizar programas de desarrollo individuales (PDI).

Participantes en el **Staffing Review** por área y sexo:

	Transports de Barcelona		
	Hombre	Mujer	TOTAL
Buen Gobierno, Asesoría Jurídica, Aprovis. y Logística y Contrat. Pública. Gestión y Control Corporativo	20	9	29
Comunicación y Relaciones Institucionales	2	7	9
Marketing y Negocios Corporativos	12	10	22
Organización y Personas	18	26	44
Servicios Corporativos (dirección)		4	4
Administración y Finanzas	7	18	25
Clientes/as	4	6	10
Desarrollo y Relaciones Internacionales	1	3	4
Innovación y Transformación Digital	1		1
Calidad y Gestión Ambiental	2	5	7
Tecnología	49	6	55
Red Bus	91	5	96
Red Metro	4	2	6
<b>TOTAL</b>	<b>211</b>	<b>101</b>	<b>312</b>

### Temas y preocupaciones clave en este ámbito

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes con discapacidad intelectual**

En 2022, el Servicio de Recursos Humanos, junto con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD), se han acogido a 5 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual. Se ha velado en todo momento tanto por la acogida de la persona estudiante como por el acompañamiento de la persona tutora durante su estancia en prácticas.

Se ha acogido a alumnado que cursa el Programa Formación e Inserción (PFI), específicos para personas con discapacidad intelectual, con el objetivo de potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y la experiencia en el proceso de formación.

Durante las prácticas se realizaron 5 jornadas de sensibilización con las personas tutoras y el equipo de personas que rodeaban al estudiante.

La valoración de las prácticas ha sido muy satisfactoria por todas las partes. Se ha realizado un vídeo donde se recogen las experiencias vividas con el objetivo de sensibilizar también a otras empresas.

Se está realizando una campaña de comunicación en el TMB Noticias y en las redes sociales, así como difusión en Barcelona Activa y otros canales del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad.

- **Apuesta por la diversidad generacional**

Este 2022 se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en puestos muy técnicos. El resultado ha sido la selección de dos estudiantes universitarias dentro del programa mujeres STEM, una estudiante de FP Dual del Grado Medio de Electromecánica en

el taller de grupos de Zona Franca de TB, dos estudiantes de FP Dual del Grado Superior de Automoción en el CON de Ponent y 1 beca ICEX en el ámbito internacional.

- **Convenio con el Instituto de Vic**

Este 2022 se ha continuado-renovado estudiantes en el convenio marco con el Instituto de Vic, que permite que los conductores de bus puedan convalidar dos módulos a la hora de cursar la FP Dual del Grado Medio de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes (no Dual)**

- En el mes de febrero estuvimos presentes en un stand de forma presencial en la Feria del Salón del Empleo.
- El 4 de mayo también estuvimos presentes en la feria de la UB en la Facultad de Físicas, atendiendo dudas y preguntas de personas estudiantes que estaban interesadas en realizar prácticas en TMB y en las ofertas de trabajo.
- Del 21 al 25 de noviembre: *Talent Week* de la Salle, donde durante una semana se ofrecían diversas actividades. Se participó en una mesa redonda con otras empresas y estudiantes de Grado y de Máster y en la actividad *Virtual Meeting*. El día 24 de noviembre estuvimos presentes en la sala de congresos de la Salle en un stand con otras empresas.

- **Gestión de estudiantes universitarios/ciclos formativos**

En 2022 hemos continuado, por segundo año consecutivo, con el nuevo programa de acogida de estudiantes en prácticas. Hemos incrementado las acciones, generando red entre los estudiantes, potenciando que conozcan la empresa de forma directa y los proyectos innovadores y de impacto que se están llevando a cabo en la organización, impulsando así nuestra imagen de marca.

En 2022 se han atendido peticiones de estudiantes de Máster, Grado y Ciclos Formativos tanto de Grado Medio como de Grado Superior.

	Transports de Barcelona			
	Convenios de colaboración	Hombres participantes	Mujeres participantes	Participantes de TMB
Activos	6	2	4	1
Pendiente de inicio	3			
Finalizados	14	10	4	2
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

Dentro de las acciones de integración, con el programa "*comença el dia amb...*" ['empieza el día con...'] y "*coneix TMB*" ['conoce TMB'], dos veces al mes todos los estudiantes se reúnen para compartir conocimientos, inquietudes y experiencias con la persona tutora. Durante el año se han realizado 16 encuentros.

Para garantizar el cumplimiento del proyecto formativo y de integración, se han realizado seguimientos mensuales con los tutores (81 encuestas) y los estudiantes (104 encuestas).

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes (FP Dual)**

La Formación Profesional Dual es una modalidad de formación profesional en la que los alumnos pasan más de la tercera parte de su formación en la empresa como aprendices. La formación del alumno es supervisada en todo momento por dos personas tutoras, una del centro educativo y otra de la empresa, siendo ambas corresponsables de su formación.

Durante este año se han inscrito 8 estudiantes de Formación Dual en Mantenimiento de Material Móvil de Bus (7 de Grado Superior en los diferentes CON y 1 de ciclo formativo del Grado Medio en Electromecánica en el taller de Zona Franca).

Cabe recordar que en 2021 la Formación Dual en TB estuvo certificada con el máximo nivel (excelencia) y fue reconocida como una de las 5 mejores empresas que, en el ámbito catalán, han obtenido esta certificación de excelencia. A raíz de este reconocido prestigio, este año 2022 se ha participado en diversas entrevistas:

- El 15 de marzo fuimos invitados por el Departamento de Educación de la Generalitat de Catalunya, junto con el director de Cataluña de la FP Dual y otras empresas participantes, para explicar nuestra experiencia.
- El 6 de abril, a través del Departamento de Educación de la Generalitat de Catalunya, se realizó una entrevista con Jordi Guix.
- El 28 de septiembre se participó en la jornada de FP dual organizada por *El Periódico* y CaixaBank, con el testimonio de una estudiante, quien actualmente está trabajando en TMB como electricista del CON de Ponent, para potenciar el talento femenino.

- **Acción de diversidad generacional**

El 29 de septiembre se realizó un encuentro entre los estudiantes universitarios y de máster y las asociaciones de jubilados de Metro y de TB con el objetivo de fomentar el crecimiento respetando la diversidad generacional.

### Sistemas de gestión competencial

Cada año natural coincide con dos campañas de la apreciación de la actuación: la del año anterior, que se cierra en el primer trimestre, y la del propio año en curso.

código	categoría profesional	Total	Red Bus		Red Metro		Áreas funcionales	
			Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
42	Auxiliar técnico	7	0	0	7	0	0	0
198	Coordinador de equipo	4	0	0	4	0	0	0
195	Coordinador Protección Seguridad*	24	0	0	20	3	0	1
212	Esp. sup. Energía polivalente	15	0	0	15	0	0	0
199	Especialista mantenimiento	1	0	0	0	0	1	0
193	Especialista sup. Puerta cochera	157	0	0	157	0	0	0
196	Especialista superior Energía	5	0	0	5	0	0	0
194	Especialista superior SCTC	71	0	0	69	2	0	0
A07	Grupo A nivel 07	44	40	0	0	0	4	0
A08	Grupo A nivel 08	96	94	1	0	0	1	0
A09	Grupo A nivel 09	145	137	8	0	0	0	0
A10	Grupo A nivel 10	28	27	1	0	0	0	0
A12	Grupo A nivel 12	4	4	0	0	0	0	0
203	Jefe de líneas automáticas	9	0	0	9	0	0	0
209	Jefe de líneas convencionales	6	0	0	4	2	0	0
151	Mando técnico operativo	145	0	0	117	28	0	0
208	Operador de emergencias	9	0	0	6	3	0	0
204	Operador de líneas automáticas	36	0	0	36	0	0	0
191	Responsable sección mantenimiento	22	0	0	20	1	1	0
192	Responsable turno mantenimiento	55	0	0	52	0	3	0
190	Responsable unidad mantenimiento	24	0	0	24	0	0	0
123	Técnico agregado B	8	0	0	0	0	1	7
119	Técnico agregado E	2	0	0	2	0	0	0
117	Técnico agregado G	33	0	0	29	4	0	0
116	Técnico agregado H	1	0	0	1	0	0	0
115	Técnico agregado J	1	0	0	1	0	0	0
40	Técnico ayudante superior	12	0	0	8	4	0	0
205	Técnico operación líneas automáticas	263	0	0	246	17	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>1.227</b>	<b>302</b>	<b>10</b>	<b>832</b>	<b>64</b>	<b>11</b>	<b>8</b>

(\*) La persona de esta categoría que aparece en las áreas funcionales estaba a 31/12/2021 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, hecha en la red de Metro.

Se ha impartido 1 sesión formativa presencial para nuevos evaluadores, con 1 asistente de Bus, y 4 sesiones formativas presenciales para nuevos evaluados, con 28 asistentes, de los cuales 16 de Bus.

### Valoración de puestos de trabajo

Se ha aplicado y consolidado la nueva metodología de valoración como un eje relevante que permite conocer el valor relativo de todos los puestos de trabajo (funciones) con perspectiva única. Se ha dado continuidad al funcionamiento del Comité de Valoración paritario de puestos de trabajo. Este año se han realizado 72 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo:

**TB y áreas corporativas**  
Número de puestos de trabajo

Dirección red Metro	
Dirección red Bus	10
Dirección servicios corporativos:	
Administración y finanzas	3
Innovación y transformación digital	1
Tecnología	4
Clientes	15
Calidad y Medio Ambiente	5
Desarr. y Relaciones Internacionales	1
Dirección de Organización y Personas	17
Dirección de Comunicación y RRH	3
Dirección de Marketing y Negocios Corporativos	2
Dirección de Buen Gobierno, As. Jurídica y Contr. Pública	5
Dirección de Gestión y Control Corporativo	6
<b>TOTAL</b>	<b>72</b>

## 7.3. Bienestar, diversidad e inclusión

### 7.3.1. Organización del trabajo

#### Desconexión laboral

En TMB, la inmensa mayoría de colectivos trabaja por turnos, y su actividad está condicionada a la presencia física; por tanto, una vez finalizada la jornada, están completamente desconectados. En ámbitos técnicos y administrativos predomina la jornada continuada, con flexibilidad a la entrada y la salida, por lo que la desconexión también está garantizada por esta vía. Disponen de móvil de empresa las personas que están de guardia (equipos que van rotando y tienen compensaciones específicas por esta atención) y personas con determinados niveles de responsabilidad, quedando a criterio de cada profesional dar más o menos cabida a la desconexión.

Aunque a raíz de la pandemia muchas personas han trabajado y siguen trabajando desde casa (porque su función lo permite), en ningún caso hay obligaciones establecidas más allá del horario y calendario laboral de cada uno.

#### Medidas de conciliación familiar

La empresa tiene implantadas las medidas de conciliación familiar siguientes:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto del Trabajador, en la medida en que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno distinto al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada compactando la reducción en días enteros (para algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores si lo solicitan, aunque estén trabajando en la misma empresa.

- Mejora significativa de muchos de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia por maternidad/paternidad.
- Posibilidad de disfrute de la paternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial) y equiparación total (16 semanas) entre hombres y mujeres de este permiso, que ha pasado a denominarse "permiso por nacimiento y cuidado del menor".
- Jornada continua para el colectivo de oficinas, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrute por horas del exceso anual de jornada, a efectos de necesidades personales (para algunos colectivos).
- Posibilidad de cambios de fiesta o descanso entre compañeros o bien con respecto a uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en período estival a la mayor parte de la plantilla estructural.
- Para todas las personas que por sus funciones pueden desarrollar su trabajo a distancia, continúa establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio de lo que se acabe negociando con la parte social.

### Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Desde que el Estatuto reconoció en el año 2020 la posibilidad de adaptar la jornada sin reducirla (y por tanto sin tener repercusión económica en el salario). Esto ha hecho que las solicitudes de adaptación hayan aumentado paulatinamente, y se han ampliado los ámbitos de la organización donde estas se reciben.

La inmensa mayoría se han planteado para modificar el turno y el horario de trabajo, pero también se han planteado para adaptar la "forma" de la prestación laboral y poder trabajar desde casa (dado que es uno de los mecanismos de adaptación previsto en el artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores). Este año, respecto a este último punto, se han tramitado casi un centenar de solicitudes.

	TB		Total
	Hombres	Mujeres	
Reducciones de jornada	107	42	<b>149</b>
Adaptaciones de jornada	206	42	<b>248</b>

Se han gestionado 144 permisos por nacimiento y cuidado de menor. Desde el año 2021, el tiempo de permiso se ha equiparado, por ley, entre hombres y mujeres (16 semanas), y la nomenclatura se ha modificado (antes se hablaba de maternidad y paternidad, y ahora hay que hablar de permiso por nacimiento y cuidado de menor).

Nacimiento y cuidado del menor	TB, SA		Total
	Mujeres	Hombres	
Disfrute continuado	15	62	<b>77</b>
Disfrute fraccionado	5	62	<b>67</b>
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>124</b>	<b>144</b>

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

Permiso por cuidado del lactante	TB, SA		
	Mujeres	Hombres	Total
Permiso por cuidado lactante acumulado	3	3	6
Permiso por cuidado lactante diario	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

Respecto a estas ausencias asociadas a los nacimientos de hijos, otra información a tener en cuenta es la **Tasa de retorno al trabajo** por un lado (porcentaje de empleados que vuelven a trabajar después de estos permisos), y la **Tasa de retención** (los empleados que, después de regresar, han continuado trabajando con la empresa al menos un año más):

#### Tasa de retorno al trabajo:

	TB
Cifra total de empleados que se reincorporan al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	138
Cifra total de empleados que deberían reincorporarse al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	138
<b>Tasa de regreso al trabajo (%)</b>	<b>100%</b>

#### Tasa de retención:

	TB
Cifra total empleados retenidos 12 meses después de volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	136
Cifra total de empleados que se reincorporaron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	138
<b>Tasa de retención (%)</b>	<b>98,6%</b>

En relación con la conciliación, se ha realizado una supervisión y asesoramiento en la correcta aplicación de la normativa en materia de permisos y licencias que se han disfrutado en TB:

- 2.377 hombres que han disfrutado de un total de 6.442 permisos.
- 271 mujeres que han disfrutado de un total de 733 permisos.

En cuanto al seguimiento global de absentismo, los datos de resumen son:

- 2.728 hombres que han representado un total de 4.511 episodios de incapacidad temporal.
- 335 mujeres que han supuesto un total de 589 episodios de incapacidad temporal.

Estos datos incluyen también los casos de Covid-19, respecto a los cuales se dio un tratamiento diferenciado en los sistemas para poder realizar seguimientos específicos y un trato equivalente al accidente laboral a efectos económicos.

De hecho, en materia de absentismo, durante todo el 2022 se han reportado y se sigue informando a diario de los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en lugar de perspectiva de horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico, y se encuentra en proceso de automatización con el área de Tecnología.

#### Horas de absentismo

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente de TB del año 2022 han sido las siguientes:

	AÑO 2022		
	Enfermedad	Accidente	Suma
<b>Transports de Barcelona, SA</b>	<b>1.246.147</b>	<b>66.359</b>	<b>1.312.506</b>

El 94,9 % de las horas de absentismo del año 2022 corresponden a enfermedad y el 5,1 % restantes a accidente. En 2021 la proporción era del 92,2 % de las horas perdidas por enfermedad y el 7,8 % por accidente.

- **Proyecto de mejora del absentismo**

Las ausencias en el trabajo por incapacidad temporal son la primera causa del absentismo laboral. TB es una empresa con empleo estable y de calidad que, teniendo en cuenta el momento social actual con una tasa de paro relativamente controlada y el sistema sanitario público recuperándose de la tensión de la pandemia por coronavirus SarS-CoV-2, muestra un aumento significativo de la tasa de absentismo que ha hecho necesario definir un proyecto específico (Po27) en el Plan Estratégico de TMB. En este sentido, este último mes de noviembre se publicó **la Política de Gestión del Absentismo**.

Por lo que respecta a la organización, se ha constituido un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluyendo a los representantes de las personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción.

A continuación se detallan los principales avances en la implantación del plan durante el año 2022:

- Indicadores y seguimiento:

Se han analizado varios indicadores individuales, como el factor *Bradford*, y continúa el trabajo de automatización de los principales indicadores del plan.

- Comunicación:

Véase el apartado 7.3.3.

- Formación y sensibilización:

Se realizan las formaciones de liderazgo y todas las sesiones informativas programadas para este año sobre el plan de absentismo en la estructura de mando (10 sesiones). En marzo continuarán estas sesiones con el colectivo de mandos de explotación y material móvil que quedan pendientes. Este espacio sirve para compartir informaciones importantes relacionadas con el absentismo y experiencias en relación con las principales medidas del plan y poner en valor la figura del mando en la gestión del absentismo.

- Seguimiento y coordinación:

Durante todo el año se han continuado realizando reuniones periódicas de seguimiento del plan de los distintos grupos de trabajo. Por otra parte, se han realizado tres sesiones de la Comisión de Absentismo para compartir con la parte social el estado de implantación del plan y los resultados obtenidos de las principales medidas aplicadas.

En el último trimestre se inician las reuniones de coordinación y seguimiento de casos entre la Unidad de Salud, los CON y el gestor de absentismo. La empresa se ha dotado de recursos

sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de incapacidad temporal de forma coordinada con el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, en la medida de lo posible, también tratamientos para un cuidado efectivo del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

– Organización y procedimientos:

Se está revisando toda la normativa interna con afectación a IT tanto por contingencias laborales (CL) como por contingencias comunes (CC). Queda pendiente de aprobar el procedimiento Po12 ya trabajado y consensuado. Se ha revisado el Po39 de notificación de sucesos e investigación de accidentes.

Se han creado o actualizado instrucciones para clarificar cuándo un proceso es o no contingencia laboral, para la gestión interna de la incapacidad temporal por contingencias comunes (ITCC) e instrucciones concretas de bus para definir cómo hacer la acogida después de una ausencia prolongada y para realizar tutorías. También se está trabajando una nueva instrucción de retirada del complemento de IT en TB.

Se han aplicado y se están trabajando diversas medidas para mejorar la conciliación (retorno de bolsa de actividades, destacamento, selección de vacantes, mejora de la comunicación y proximidad, etc.).

Se han incluido varias mejoras en el nuevo Convenio Colectivo para facilitar la reducción del absentismo: Bonus ligado al absentismo personal y al absentismo global de TB, complemento en todos los procesos de IT, incapacidad permanente total y absoluta (objetivo de reducir los reingresos de personal readaptado) y mejoras ligadas a los índices de absentismo en la jubilación parcial.

Todas estas acciones están orientadas a un cambio cultural hacia una mejora del compromiso con la empresa y el trabajo habitual.

### 7.3.2. Relaciones laborales y sociales

#### Negociación colectiva y comisiones de trabajo de TB

Durante el año 2022 se ha llevado a cabo la actividad negociadora con el Comité de Empresa, mediante las diferentes comisiones de trabajo (Paritaria, Permanente, Explotación, Material Móvil y Taller, Administración, etc.). En el ámbito de las comisiones de trabajo de Explotación, Material Móvil y Taller, Administración y Permanente del Comité de Empresa, los principales acuerdos referentes a la organización del trabajo han sido:

- Aprobación de los calendarios laborales aplicables al año 2023 de los colectivos adscritos a estas comisiones de trabajo.
- Acuerdos referidos a las tandas de vacaciones, fiestas oficiales y selección para los distintos colectivos de la empresa.
- Concursos de méritos y bolsa de conductores.
- Se está trabajando en la reorganización de las Oficinas de Centro, del colectivo de material móvil, y la nueva organización de los Mandos de Grupo Operativo de Líneas (CGOL) y de los Mandos de Explotación.
- Retorno de la bolsa de actividades del colectivo de conducción.
- Seguimiento del Plan de Formación y de la contratación.
- Presentación del convenio de colaboración con el Consorcio de Educación de Barcelona y el Plan de Desvinculación.

- Se ha trabajado y negociado el Protocolo de Alcohol y Drogas. Por último no ha sido posible obtener un acuerdo con la parte social.
- Informar de los compromisos de entrega de información del artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

A través de las sesiones de la Comisión Paritaria se ha trabajado y concretado la aplicación de la prórroga del Convenio Colectivo 2020-2021 y, una vez firmado el nuevo Convenio Colectivo 2022-2025, se han interpretado algunos aspectos del nuevo articulado pendientes de concreción.

Durante el año, la mesa técnica del Texto Refundido ha continuado el trabajo conjunto de redacción del texto refundido de convenios tal y como se acordó tanto en la prórroga como en el Convenio Colectivo 2022-2025, realizando un total de 12 sesiones de trabajo.

Ha continuado el trabajo en las comisiones y mesas técnicas específicas para negociar y dar a conocer los Planes de Absentismo y de Igualdad.

### Conflictividad laboral en TB

En 2022 se han producido 6 procesos de huelga: se han convocado 15 días de huelga indefinida y se han efectuado 12 días de huelga.

- 17/02/2022: huelga de todos los sindicatos (parcial de 9 a 15 horas).
- 28/02/2022 al 03/03/2022: convocatoria de 3 paros de 2 horas coincidentes con el Congreso Mundial de Telefonía. Por último se desconvocan con un acuerdo de mediación firmado por CCOO, SIT y UGT.
- 08/03/2022: huelga del Día de la Mujer (parcial de 9 a 15 horas).
- 05/04/2022: huelga convocada por ACTUB y CGT para reclamar el complemento de puesto de trabajo y negociación de convenio (parcial de 16 a 21 horas).
- Del 23/09/2022 al 30/09/2022: huelga de ACTUB, CCOO, CGT, SIT y UGT (paros parciales en las franjas de: 02:00 a 04:00 horas, de 10:00 a 12:00 horas y de 21:00 a 23:00 horas).
- 17/10/2022: convocatoria por parte de todas las secciones sindicales, excepto ACAT, de paros parciales indefinidos. Se desconvocó por el acuerdo de mediación y firma del convenio.

Por otra parte, las actividades desarrolladas en materia de preparación de actuaciones administrativas y judiciales han sido las siguientes:

- Demandas de conciliación: 27
- Demandas individuales: 32
- Conflictos colectivos: 3
- Inspecciones de trabajo: 39

En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 135 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas dentro del ámbito laboral: 72 de faltas leves, 33 de faltas menos graves, 13 de faltas graves, 15 faltas muy graves y 2 han sido sobreesidos.

### Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025

El 25 de octubre de 2021 se constituyó la comisión negociadora y se inició el proceso de negociación del Convenio Colectivo 2022-2025 de Transports de Barcelona, S.A. Tras más de 20 reuniones de trabajo desde el inicio de la negociación, se rompió la negociación por parte de los sindicatos con una serie de convocatorias de huelga, y a principios del mes de octubre se trabajaron las propuestas y se continuó con las negociaciones con el comité de huelga para

evitar la realización de los paros previstos para después del 17 de octubre. El día 14 de octubre se firmó un preacuerdo entre las diferentes partes, excepto el sindicato ACTUB, que quedaba pendiente de la ratificación del acuerdo por parte de la plantilla.

A través de las asambleas, finalmente se aprobó el preacuerdo y se desconvocaron definitivamente los paros parciales indefinidos.

El **24 de octubre de 2022**, la comisión negociadora procedió a la **firma del Convenio Colectivo 2022-2025** con el apoyo de CGT, CCOO, SIT y UGT. Se está trabajando en su implantación.

### Elecciones sindicales

El pasado 1 de diciembre de 2022 tuvieron lugar las elecciones para renovar la composición de los miembros del Comité de Empresa (24 representantes para el Colegio de Especialistas y No Calificados y 5 representantes para el Colegio de Técnicos y Administrativos). La participación fue de un 65 %.

### Préstamos vivienda

Se han gestionado 34 préstamos por reforma de la vivienda habitual, de los que se han concedido 28, y se han gestionado 40 préstamos de adquisición de vivienda habitual, de los que se han concedido 37.

### Plan de pensiones de TB

Durante el ejercicio 2022, se han implementado los cambios de modelo que se aprobaron en la Comisión de Control del Plan, con acuerdo entre los representantes de los partícipes y los representantes de la empresa promotora. Este acuerdo también se ha ratificado por parte del Comité de Empresa y se basa en tres cuestiones fundamentales:

1. Transformación del colectivo de prestación definida en un colectivo de aportación definida.
2. Modificación del sistema de prestación de riesgo y asunción de estas aportaciones por parte de la empresa promotora.
3. Externalización del colectivo de pasivos a través de una póliza de prima única.

Para llevar a cabo estas modificaciones ha sido necesario realizar una serie de tareas que se pueden resumir en los siguientes puntos:

- **Aprobación del nuevo reglamento:** este recoge todas las modificaciones realizadas a consecuencia del citado acuerdo. Se han modificado los artículos que regulaban las prestaciones de jubilación del colectivo C2, también los relativos a las prestaciones de riesgo de todos los colectivos, el régimen de aportaciones de partícipes y promotor, así como cualquier otro artículo indirectamente afectado por las citadas modificaciones.
- **Contratación de la póliza de seguros para la cobertura de las prestaciones de riesgo:** En los ejercicios 2020 y 2021 la Comisión de Control optó por autoasegurar las prestaciones de riesgo. A partir del acuerdo se negocia la externalización en una póliza de la que el plan es tomador y la empresa promotora es el pagador.
- **Contratación de la póliza de seguros para la externalización del colectivo de pasivos:** la contratación de este seguro implica la necesidad de vender el patrimonio del colectivo de pasivos a la vez que se valora el coste de la operación.

- **Plan de comunicación a todos los partícipes**, para notificar las novedades y, en el caso del colectivo C2, informar de los derechos consolidados reconocidos a 01/01/2022. Se enviaron cartas diferenciadas para ambos colectivos (C2 y D), y se puso a disposición de los partícipes un servicio de *call center* para atender dudas y consultas en general.
- **Se acordó amortizar el saldo del déficit que se arrastraba de 2020**, aprovechando el margen de solvencia positivo que ha generado la rentabilidad positiva en 2021.

### Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.*

En 2023 se pondrán en marcha nuevas herramientas digitales que agilizarán el intercambio de información entre la Dirección de la empresa y el Comité, garantizando el cumplimiento de lo previsto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

- a) Número de semanas de aviso que se suele dar a las personas empleadas y sus representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectar de manera considerable:

Artículo 41.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

- b) Para las organizaciones con acuerdos de negociación colectiva, si el plazo de aviso y las disposiciones para la consulta y negociación se especifican en los acuerdos colectivos:

*La empresa se rige por el Estatuto de los Trabajadores y demás legislación laboral vigente.*

En el caso de TB, había 188 personas fuera de convenio a 31/12/2022, lo que representaba el 4,02 % de la plantilla total:

Plantilla fuera de convenio en TB. Año 2022	Empleados/as
Grupo 0 Directivos y responsables	2
Grupo 1 Directivos y responsables	10
Grupo 2 Directivos y responsables	20
Grupo 3 Directivos y responsables	1
Grupo 2 Mandos	6
Grupo 3 Mandos	53
Grupo 4 Mandos	10
Grupo 5 Mandos	1
Pendiente de determinar grupo: Mandos	1
Grupo 2 Personal de oficinas	4
Grupo 3 Personal de oficinas	27
Grupo 4 Personal de oficinas	47
Grupo 5 Personal de oficinas	6
<b>Total</b>	<b>188</b>

### Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

- **Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados/as parciales):**

Se entiende por desvinculación un conjunto de situaciones que tienen como consecuencia finalizar la relación laboral que une a la empresa con el empleado/da. Una de ellas es la desvinculación por jubilación parcial.

El 25 de mayo de 2022 se puso en marcha el programa de acompañamiento a las personas trabajadoras que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial, atendiendo a todos los aspectos que intervienen en esta etapa profesional (aspectos administrativos, organizativos y personales) hasta llegar a la jubilación total, para que sea lo más positivo posible tanto para la organización como para la persona trabajadora.

Se han empezado a realizar entrevistas a los empleados que voluntariamente se han acogido a la jubilación parcial.

En 2022 han sido 404 las personas afectadas y cada mes, mediante un mensaje de correo electrónico, se les ha invitado a utilizar el servicio de acompañamiento que se creó pensando en el beneficio físico y mental de todas las personas:

- Jubilables 2022: Aquellas personas que, *a priori*, eran jubilables para 2022 dado que cumplían los requisitos laborales. Total: 89
- Pendiente de jubilación: Aquellas personas que podrían haberse jubilado en años anteriores pero que no quisieron hacerlo en su momento. Total: 66
- Jubilados actuales: Trabajadores que actualmente tienen un contrato de jubilación parcial vigente. Total: 249

A los 404 empleados/as de este año que entran por edad en el período de desvinculación se les ha ofrecido acciones como: vídeos, conferencias, talleres de reflexión, *blogs* e infografías, entre otros, a los cuales tienen acceso mediante el Campus de TMB que hay en la intranet.

- **Actividades sociales y deportivas:**

En 2022 se ha realizado una normativa que se pondrá en marcha en 2023 que clarifica y ordena el funcionamiento del conjunto de actividades que promueve la empresa. A partir de 2023, las actividades sociales y deportivas pasarán a llamarse "**Mou-te pel teu benestar**" ['Muévete por tu bienestar'].

Los principios básicos son:

- Garantizar el bienestar físico y mental de los empleados de TMB.
- Hacer crecer el compañerismo y valores no competitivos entre las personas empleadas de TMB.
- Potenciar el orgullo de pertenencia a la entidad.
- Que la actividad no tenga ningún ánimo de lucro.

Las actividades que actualmente están activas son: pádel, BTT, taichí, fotografía, la Coral de TMB y atletismo.

Se han celebrado en el Auditorio las **bodas de plata y de oro** de los miembros del personal que en los años 2019 y 2020 cumplieron 25 o 40 años de vinculación a la empresa de Transports de Barcelona o a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, ya que, con motivo de la pandemia, llevaba dos años sin celebrarse. En el caso de TB, fueron 196 personas que en 2019 celebraron los 25 o 40 años en la empresa y 129 personas las que lo hacían en 2020.

### 7.3.3. Comunicación Interna

La reducción del absentismo se fijó como un objetivo corporativo para el año 2022, y se creó el Comité Consultivo de Absentismo, del que Comunicación Interna forma parte activa. Se realizó una campaña de comunicación interna para favorecer el compromiso y fomentar la motivación del personal, con la orientación de reducirlo. La campaña, todavía abierta, ha contado, entre otros, con: Comunicación a los comités de empresa y al Comité de Salud y Seguridad; artículos relacionados con la encuesta de absentismo; el diseño de un *kit* de comunicación para la estructura de mando; píldoras informativas de los recursos asistenciales que TMB ofrece a sus trabajadores/as; carteles de la campaña y un tríptico informativo.

El proceso negociador que permitió la firma del Convenio Colectivo de TB para los próximos 4 años, y el inicio del proceso negociador del convenio de Metro, también ha contado con el apoyo constante del departamento de Comunicación Interna, con la publicación de la información relacionada en cada momento del proceso.

El ámbito de Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación Interna, con las acciones más destacadas como:

- La campaña anual "*Tria la teva causa 2022*" ['Elige tu causa 2022'], que este año se ha convertido en "*Mou-te per la teràpia gènica*" ['Muévete por la terapia génica'].
- La campaña de captación de voluntariado, que ha tenido como protagonistas a trabajadoras y trabajadores que en su tiempo libre participan de las acciones solidarias de la compañía.
- Las políticas de género, con acciones como la visibilización de mujeres en entornos masculinizados, la firma del Plan de Igualdad de Metro, TMB con el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, TMB con el Día Internacional de las Mujeres, el Coloquio "*TMB en femení. La visió de la dona treballadora*" ['TMB en femenino. La visión de la mujer trabajadora'] y TMB con el Día Internacional de las Mujeres.
- La gestión de la diversidad, con acciones informativas, entre las que destacan la presentación del protocolo de prevención de la LGTI-fobia en el Parlament de Catalunya y las acciones "*Agents violeta en acció!*" ['Agentes violeta en acción!'] y "*Suma't a l'aposta de TMB per la diversitat i la inclusió*" ['Súmate a la apuesta de TMB por la diversidad y la inclusión'].

El centenario de la red de bus, con sus propias actividades, también ha sido un eje sobre el que Comunicación Interna ha trabajado activamente; destaca el concurso de diseño del cartel del centenario, ganado por una trabajadora, y la campaña para diseñar el nuevo vestuario de TB.

La aprobación del Real Decreto de ahorro energético estuvo acompañada en TMB de una campaña interna para informar al personal de las acciones que la compañía ha realizado y prevé realizar para minimizar los consumos energéticos, contraponiéndolas con las que, a título personal, cada trabajador/a puede hacer en casa y en el trabajo.

Otra campaña a destacar fue la dirigida a realizar un uso responsable del correo electrónico, en la que, durante once semanas, se dio una serie de buenas prácticas.

Las áreas de innovación y de personas también han centrado buena parte de la actividad de 2022 en acciones como la *Hackathon 2022*, el reto TMBInnova y la Sensibilización en innovación.

También se han realizado varias actuaciones de comunicación relacionadas con el Plan de Acompañamiento a la Desvinculación.

El servicio de Comunicación Interna ha seguido administrando una página web sobre las actuaciones que se están llevando a cabo para hacer frente a la problemática del amianto.

El Club GenTMB ha cerrado este año 2022 con la consolidación de una población de casi 5.667 miembros activos, y con la firma de 3 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas, lo que ha permitido un ahorro de más de 47 mil euros mediante los cupones de descuento y las compras *online*.

La consolidación de GenTMBapp, la aplicación dirigida a los trabajadores a través de la cual pueden informarse de la actualidad de la compañía y, al mismo tiempo, gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo y de ámbito personal, ha hecho que un 97% de la plantilla se la haya descargado y esté operando.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 65 avisos de TB y 110 de Metro, además de 46 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa. En la revista *GenTMB* se han redactado y publicado 205 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

#### 7.3.4. Igualdad de oportunidades

Una organización socialmente responsable como TMB debe abordar necesariamente la diversidad humana como fuente de riqueza, tanto internamente como en relación con la ciudadanía en general. Se trata de sistematizar y dotar de valor estratégico las actuaciones orientadas a asegurar la igualdad de oportunidades y la inclusión de todos, teniendo en cuenta diferentes perspectivas de género, discapacidad, edad, origen o cultura, poniendo especial atención a la potenciación del talento femenino dado el nivel de masculinización del sector.

- **Plan de Igualdad 2022-2025**

En noviembre, después de 17 sesiones durante el año de la Comisión de Igualdad, se dio por finalizada la negociación del Plan y la Dirección decidió registrar el Plan negociado, a pesar de no haber llegado a un acuerdo para cerrar las negociaciones con la representación de los trabajadores. Se iniciará la implantación del Plan aplicando las medidas (entre otras el Plan de Formación 2023 y el concurso de la bolsa de personal de conducción), que se validaron por todas las partes, aunque finalmente la representación de los trabajadores ha decidido no

firmarlo. El 21 de diciembre se constituyó la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB.

- **Mujer y diversidad**

En el ámbito de la igualdad y más concretamente en el de la **mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Impulso para la elaboración de los **planes de igualdad de TB y FMB**. Tanto Metro (junio) como TB (noviembre) han registrado sus respectivos planes de igualdad y ya se trabaja para llevar a cabo las acciones contempladas.
- En mayo, el mes europeo de la diversidad, mediante soportes de difusión propios, se realizaron acciones de sensibilización y concienciación sobre la diversidad teniendo en cuenta diferentes perspectivas (género, orientación sexual y origen). Se dio a conocer el **Proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión 2022-2025**, que tiene como objetivo esencial sentar las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación, tanto en el ámbito de la plantilla como con respecto a las personas usuarias de las redes de transporte.
- Elaboración y maquetación de la guía de lenguaje inclusivo y no sexista de TMB.
- El pasado 21 de diciembre se constituyó **la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB**, en la que están representados diferentes ámbitos organizativos de la empresa, con la voluntad de asegurar la igualdad de trato y oportunidades y prevenir cualquier tipo de discriminación por razón de género.
- Perspectiva de la discapacidad:
  - Seguimiento de los datos de composición de la plantilla (personas con discapacidad acreditada y personas con incapacidad permanente), de acuerdo con la Ley general de las personas con discapacidad y su inclusión social.
  - Propuesta de mejoras en los procesos de selección para atraer a personas con discapacidad, así como la solicitud de procesos específicos para aquellas personas con mayores dificultades de encontrar empleo (discapacidad intelectual y cognitiva). Este año no se ha incorporado ninguna.
  - Asesoramiento en el proyecto de acogida de estudiantes en prácticas que acrediten discapacidad intelectual. Este año se han incorporado 6 estudiantes a distintos ámbitos organizativos.
  - Desarrollo de diferentes acciones de sensibilización y concienciación en materia de discapacidad dirigidas a la plantilla y a las personas usuarias, a lo largo de todo el año y con especial atención el día 3 de diciembre, Día Internacional de las Personas con Discapacidad. En esa fecha se colaboró con la Fundación Eurofirms para dar visibilidad y romper estereotipos hacia las personas con discapacidad a través de la pintada de un mural en la estación de Arc de Triomf, que contó con la participación de personas con discapacidades y voluntarios de TMB (actividad dinamizada por Boa Mistura).
- Acciones de atracción e impulso del talento femenino:
  - Seguimiento de los datos de composición de la plantilla por género.
  - Colaboración en la campaña impulsada desde la plataforma *Dones Futur* (de la que TMB forma parte), con motivo del Día Internacional de las Mujeres y las Niñas en la Ciencia.
  - Diseño y lanzamiento de la campaña "*Si som iguals, som millors*" ['Si somos iguales, somos mejores'], que ha acompañado a los últimos procesos de selección de personal, invitando a las mujeres a sumarse al proyecto de TMB.
  - Colaboración en la organización del coloquio "*La direcció dels transports públics a Catalunya, en femení plural*" ['La dirección de los transportes públicos en Cataluña, en femenino plural'], el 4 de marzo en el vestíbulo de metro de Universitat.

- Organización de la tertulia "*TMB en femení, la visió de les dones treballadores*" ['TMB en femenino, la visión de las mujeres trabajadoras'], el 9 de mayo en el vestíbulo de metro de Universitat. El acto cerró con un reconocimiento especial a una mujer jubilada de TB, como homenaje a las trabajadoras de la compañía, enmarcado en la celebración del centenario de la red de bus.
- Participación en el proyecto *Feel the Power*, con actividades en el aula y en nuestras instalaciones, en enero de 2023. Se trata de un proyecto impulsado desde el Consejo de la Mujer del consorcio de la Zona Franca para acercar a las empresas del polígono al alumnado como futuros profesionales.
- Colaboración en la difusión del *STEM Women Congress 2022*, celebrado el 17 de noviembre en el auditorio de CosmoCaixa.
- Perspectiva generacional: Campaña con motivo del Día internacional de las personas mayores, celebrado el 1 de octubre, para reconocer la trayectoria laboral y la experiencia de las personas jubiladas de Bus, dentro del marco del centenario de TB. Se ha contado con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona (programa Vincles BCN).
- Perspectiva de orientación sexual: Con motivo del Día Internacional del Orgullo LGTBQ+ (28 de junio) se realizó, de la mano del Observatorio Contra la Homofobia (OCH), una acción de sensibilización y concienciación para reivindicar la tolerancia cero ante cualquier acto que atente contra la dignidad de las personas LGTBQ+ en TMB, así como en cualquier otro ámbito. Se leyó el manifiesto de la OCH y se cerró con una *performance*.
- Prevención del acoso:
  - Participación un año más en el programa *Metrópolis FP Lab4*, impulsado por AMB en colaboración con la Fundación BCN Formación Profesional, para potenciar las competencias transversales a la formación profesional a través de un proyecto de innovación, mediante el reto "¿Cómo podríamos hacer que las mujeres se sientan más seguras en las redes de transporte público?".
  - De la mano del *Col·lectiu Punt Sis*, se realizaron dos marchas exploratorias durante el mes de febrero en dos itinerarios (de metro y bus) identificados como más críticos, mediante el estudio de accesibilidad desde la perspectiva de género, con el objetivo de analizar la percepción de seguridad de las mujeres diversas en el sistema de transporte de TMB desde una perspectiva comunitaria y feminista.
  - Continúan las conversaciones con el *European Investment Bank (BEI)*, para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no reembolsable del *European Investment Advisory Hub*, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer medidas prácticas de solución y respuesta frente a conductas incívicas ante el acoso en el transporte público.
  - Colaboración en la difusión de la campaña "*No en passem ni una*" ['No dejamos pasar ni una'] de la ATM, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
  - Campaña contra la LGTBI-fobia en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
  - Organización de un acto con motivo del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer (25 de noviembre) en colaboración con Plataforma contra las Violencias Machistas: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del conjunto *Dones de Blanc* en la estación de Universitat.
  - En junio, TMB presentó en el Parlament de Catalunya el protocolo de prevención, detección e intervención de la LGTBI-fobia en las redes de transporte de TMB.

Los procedimientos establecidos (P891 y P892) para la prevención de posibles comportamientos de acoso dentro de la empresa siguen activos y operativos a través de un proveedor externo que de forma independiente, sin intereses de parte y con un teléfono de

contacto conocido por todo el personal, es quien, de forma inicial, realiza un análisis de la denuncia y, en su caso, convoca la comisión interna de investigación según lo previsto en el procedimiento de trabajo.

Este año ha habido 2 predenuncias que, una vez tratadas, han resultado ser “no acoso”.

## 7.4. Seguridad y salud en el trabajo

### 7.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

#### Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL) lidera el proceso de certificación del sistema de gestión de salud y seguridad de la empresa según los estándares de la norma internacional ISO 45001.

Las acciones realizadas durante este año se han concretado en la publicación en el gestor documental, la aplicación y el desarrollo de los siguientes documentos:

- Plan Director de Salud y Seguridad en el trabajo de TB para el período 2022-2025.
- Manual de gestión de la salud y seguridad en el trabajo en TMB.
- Veintiocho procedimientos TMB de salud y seguridad en el trabajo.
- Siete normas en TMB de salud y seguridad en el trabajo.
- Siete instrucciones en TB de salud y seguridad en el trabajo.

#### Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros según el procedimiento P1010 y la evaluación de riesgos según el procedimiento P1008 son una actividad constante del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL), con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y seguridad de las personas que trabajan en TMB siempre que sea posible o, al menos, controlarlos.

Para llevar a cabo la vigilancia del riesgo, el SPRL elabora el **Plan Anual de Actividades Preventivas (PAAP)**, que, de forma coordinada con los responsables de las respectivas unidades de trabajo y la cooperación de los delegados/as de prevención, prevé un conjunto de actividades dirigidas a conseguir el control efectivo del riesgo.

Para conseguir este objetivo, cada unidad de trabajo lleva a cabo un plan de acción (PA) que actúa operativamente aplicando las medidas preventivas y gestionando toda la formación e información necesaria a su personal.

#### Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos:

	TB
Centros de trabajo	27
Puestos de trabajo	26
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	3
Riesgos higiénicos	31
Riesgos ergonómicos	20
Riesgos psicosociales	23

Las más significativas han sido:

- Proceso de detección de riesgos psicosociales en todos los colectivos de TMB.
- Estudio higiénico sobre la posible exposición de algunos puestos de trabajo a humos de combustión de motores diésel.
- Estudios ergonómicos sobre algunos procesos de mantenimiento y reparación de vehículos.
- Evaluación cualitativa de los productos químicos utilizados en las actividades de mantenimiento.

Por último, cabe señalar que el nivel de consecución del conjunto de actividades del PAAP para este año 2022 ha sido del 97 % del total de las planificadas.

### Servicios de salud en el trabajo

El Servicio de Prevención de TB es un servicio mancomunado entre las empresas Transports de Barcelona, S.A. y Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., que dispone de un equipo constituido por veintinueve personas entre personal sanitario, técnico y administrativo que dan cobertura a las cuatro disciplinas preventivas siguientes: 1) Seguridad en el trabajo, 2) Higiene industrial, 3) Ergonomía y Psicología y 4) Medicina del trabajo.

Está constituido por unos servicios centrales de apoyo a la gestión y estudios especializados y tres centros de PRL de referencia, uno para TB y Corporativo y dos para FMB.

Por lo que respecta a sus funciones, son las siguientes:

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y la seguridad.
- Proporcionar asistencia técnica a las empresas en el ámbito de la salud y la seguridad en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer soporte a la dirección de la empresa, al personal empleado y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

### Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre la salud y la seguridad en el trabajo

La participación del personal y sus representantes legales se lleva a cabo a través del Comité de Seguridad y Salud que tiene un carácter paritario entre la representación de la dirección y la del personal, que se reúnen periódicamente y con carácter ordinario cada mes. El Comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y sus resultados en términos de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir mediante un formulario telemático directamente a su jefatura con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

	TB
Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud	12
Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud	10
Reuniones monográficas del comité de seguridad y salud	4
Respuesta a escritos de los delegados de prevención	6
Respuestas a formularios de riesgo percibido directamente por el personal	21
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	435

### Fomento de la salud de los trabajadores

La puesta en funcionamiento del **Centro Médico TMB Salut en el año 2021** ha significado una mejora significativa en calidad asistencial y comodidad del personal, al poder recibir directamente dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios que, a lo largo de estos últimos meses, se ha ido poniendo a disposición del personal. Actualmente ya están operativos los siguientes servicios:

- Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo.
- Diagnóstico por la imagen.
- Fisioterapia y rehabilitación funcional.
- Unidad de gestión del absentismo laboral por contingencias comunes.
- Medicina del trabajo.
- Medicina asistencial en las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.
- Trabajo social.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes para colaborar con el/la trabajador/a y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos para una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa también dispone de un programa de asistencia social y sanitaria con el que se desarrollan actividades como la atención a las consultas de ámbito social, la ayuda para la deshabituación del tabaco y la atención a los trastornos de dependencia en sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, también se desarrollan actividades de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre ellas pueden destacar las siguientes: la promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso, la prevención de enfermedades mentales, la prevención del cáncer de colon y de próstata y campañas de vacunación de la gripe estacional.

### Prevención y mitigación de los impactos en salud y la seguridad de las personas trabajadoras directamente vinculadas con las relaciones comerciales

A pesar de seguir en situación de pandemia por Sars-CoV-2, después de dos años los sistemas de prevención y protección se mantienen actualizándose en función de lo que determinan las autoridades sanitarias en todo momento y, por tanto, durante todo el año 2022 se han actualizado, aplicado y mantenido todas las medidas del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus. Específicamente, todas las actividades necesarias para que nuestro personal no estuviera expuesto ni representara ningún riesgo durante las relaciones comerciales con los clientes.

Como resultado de este esfuerzo, durante el mes de **noviembre se ha renovado la acreditación de espacios seguros frente al coronavirus.**

### Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El alcance de cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de nuestras empresas.

	Personal propio			Externos
	FMB	TB	PSM	
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	3.855	4.635	27	8.583

*En todos los casos representa el 100% de las plantillas*

### Ayudas y beneficios sociales

Se han tramitado todas las solicitudes procedentes de la activación o renovación de ayudas a empleados/as por las diferentes causas (ayuda de guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que a final de año casi la mitad de la plantilla de TMB percibía algún tipo de ayuda social.

	TB		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Ayudas: Número de ayudas vigentes	283	2.812	<b>3.095</b>
Ayudas: Perceptores	205	2.118	<b>2.323</b>

El detalle de las ayudas ha sido el siguiente:

	TB		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Escolar	263	2.500	<b>2.763</b>
Extrarradio	12	13	<b>25</b>
Discapacidad	8	299	<b>307</b>
<b>Total</b>	<b>283</b>	<b>2.812</b>	<b>3.095</b>

### Trabajo social

En el ámbito social se apoya a las personas que lo soliciten, a fin de encontrar el equilibrio entre las necesidades personales y las necesidades de la organización.

Las principales actividades realizadas en el ámbito social son:

	TB	FMB	PSM
Transtornos de dependencia	18	15	
Atención y seguimiento de IT por motivo social	18	27	
Recomendación y seguimiento horarios excepcionales	33	38	
Apoyo ante situaciones de violencia machista	5	6	
Asesoramiento y seguimiento de gestiones y recursos de situación de dependencia	170	180	4

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda social, a finales de año había 152 beneficiarios en TB.

#### 7.4.2. Accidentalidad laboral

Todo el personal tiene acceso a una serie de servicios sanitarios que garantizan la atención a las posibles lesiones y enfermedades profesionales con recursos propios de la empresa.

Por lo que respecta al personal externo que está realizando tareas profesionales dentro de nuestros centros de trabajo, también pueden disponer, en caso de necesidad, de asistencia sanitaria urgente y primeros auxilios por parte del personal sanitario del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

El alcance de la cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desempeña funciones profesionales dentro de las instalaciones de TMB.

#### Lesiones por accidentes de trabajo

La frecuencia de lesiones por accidente de trabajo se mantiene estable sobre los 35 lesionados por cada millón de horas trabajadas.

Gravedad de las lesiones	TB	
	N.º	Tasa
Mortales	0	0,00%
Graves	9	2,52%
Leves y muy leves	348	97,48%

En cuanto a accidentes calificados como graves, ha habido 9 casos: 6 *in itinere* y 3 casos en el centro de trabajo. Uno de ellos fue por una quemadura eléctrica, otro por una agresión física a un conductor y el tercero corresponde a una caída al bajar del bus.

En relación con el personal externo, es decir, los trabajadores que no son empleados pero que están controlados por la organización, se han producido 42 accidentes sin baja y 37 leves con baja laboral.

#### Dolencias y enfermedades laborales

En 2022 no se ha notificado ningún caso de nueva enfermedad profesional ni ningún nuevo caso de lipoatrofia semicircular.

#### Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La vigilancia individual de la salud frente a la posible exposición a los riesgos en el puesto de trabajo se ha ido normalizando progresivamente ante el retraso en la ejecución de la planificación prevista, debido a la pandemia por SARS-CoV-2 durante los últimos dos años. Los datos más significativos de esta actividad preventiva son:

<b>Vigilancia de salud individual planificada:</b>	<b>TB</b>
No obligatoria	167
Obligatoria	1.948
Por posible exposición al amianto	47
<b>Vigilancia de salud individual no planificada:</b>	<b>TB</b>
Cambio de funciones y riesgos	21
Iniciales	132
Reingresos en la empresa	88
Retornos al trabajo post IT	115

## Temas y preocupaciones clave

### Proyecto Empresa Saludable

Este proyecto se enmarca dentro del **Plan Estratégico de la empresa** con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes teniendo en cuenta que desde los años 90 ya se están llevando a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, compromiso y la productividad del personal a través de la mejora de su salud emocional y física. De hecho, desde 2014 somos una **empresa reconocida por parte del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo** por las **buenas prácticas en la promoción de la salud en el trabajo**. A finales de este año se ha presentado la memoria y documentación necesaria para la renovación de este distintivo.

Con la voluntad de seguir avanzando, este año se pueden destacar las siguientes acciones:

- Realización de un diagnóstico externo de la situación actual respecto al concepto actual de empresa saludable.
- Presentación en los comités de seguridad y salud (CSS) del proyecto de *vending* corporativo y espacios saludables.
- Campaña de identificación de posibles riesgos psicosociales.
- Inicio de las acciones de comunicación.
- Revisión y actualización de las intervenciones de promoción de la salud dirigidas al riesgo cardiovascular, el tabaco, el dolor de espalda, la obesidad y el cáncer de próstata.

Al mismo tiempo, se ha mantenido de forma coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el **programa de vacunación** frente a la Covid, la gripe, el tétanos y la difteria.

### Plan director de prevención de riesgos laborales de FMB y TB

Se aprobaron los planes directores de TMB para la prevención de riesgos laborales con el objetivo de seguir reduciendo la incidencia de lesiones por accidente de trabajo.

De acuerdo con el mandato previsto en la Ley de Prevención 31/95 y con la participación de los Comités de Seguridad y Salud, la Dirección ha definido la estrategia en materia de prevención de riesgos laborales para el período 2022-2025.

Se establecen las líneas básicas para conseguir la integración preventiva a todos los niveles y fomentar la cultura preventiva.

En el documento, la Dirección se compromete a apoyar la salud, seguridad y el bienestar de las personas trabajadoras, englobándose todo ello en un marco más amplio de empresa saludable que busca mejorar las condiciones tanto del entorno laboral como los hábitos de sus empleados y, de forma indirecta, favorecer la reducción del absentismo.

## 8. Protección del medio ambiente

### 8.1. Gestión ambiental

La **sostenibilidad ambiental en TMB** se basa en los criterios siguientes:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales generados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y una correcta gestión ambiental de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, y motivarlo para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a los proveedores y empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales llevadas a cabo para mejorar la protección medioambiental.

#### 8.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019, en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer esta garantía. Sin embargo, en la póliza de responsabilidad civil de las sociedades se incluye una cobertura por contaminación accidental con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000 € (1.200.000 € para la empresa de TB y 60.000.000 € para la empresa de Metro).

En 2022 no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

#### 8.1.2. Sistema de gestión ambiental y energética

Los Sistemas de Gestión basados en normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

TB dispone de un Sistema de gestión ambiental y energética basado en las normas ISO 14001 y ISO 50001 implantado a nivel de Dirección de la red de bus en los 4 Centros Operativos de Negocio (CON). Actualmente, solo están certificados los centros operativos de Horta, Zona Franca y Triangle Ferroviari (este último desde principios de 2022). El CON de Ponent no se podrá certificar, dado que no es posible obtener la licencia ambiental.

En septiembre se ha realizado la auditoría interna del sistema de gestión, en la que, por primera vez, se ha auditado también teniendo en cuenta el referencial ISO 45001 de Seguridad y Salud. En noviembre se ha llevado a cabo la auditoría externa. Todo el trabajo se

hace de forma integrada en el sistema de gestión único de TMB, que también responde a los requerimientos de calidad (ISO 9001 y UNE 13816).

Por último, durante el año se han impartido diversas acciones formativas relacionadas con el sistema de gestión y con herramientas informáticas necesarias para mantenerlo.

## 8.2. Reducción del impacto en el entorno

### 8.2.1. Prevención y gestión de residuos

Todos los centros de TB donde se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industrial, y desde 2019 todos los centros de TB tienen implantada la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en sus oficinas y en la zona de abastecimiento de combustible.

En los centros de TB, en el marco del Sistema de gestión ambiental y energética implantado, se definen anualmente objetivos ambientales, algunos relacionados con la reducción/optimización de la gestión de los residuos. Se realizan visitas periódicas para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de residuos.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde el 2019 todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de paños para minimizar la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2022 se ha puesto en funcionamiento la nueva licitación de este servicio, que incorpora en los pliegos nuevos requerimientos para hacerlo técnica y económicamente más eficiente.

En junio de 2022, se ha puesto en funcionamiento el nuevo contrato para el Servicio de Gestión Integral de Residuos de TMB. Una novedad es que requiere la digitalización de todo el proceso de gestión de residuos. Actualmente se está trabajando en el diseño funcional para la digitalización, y su implantación está prevista de cara a 2023.

En 2022 se ha realizado un gran esfuerzo en impartir formación en materia de gestión de residuos al personal de TB. Concretamente, se ha dado formación sobre gestión de residuos a todo el personal de mantenimiento de los CON de Ponent y de Triangle. También se ha dado formación sobre residuos de construcción y demolición a las unidades de mantenimiento y proyectos que gestionan obras. Por último, se ha impartido también formación sobre la gestión de los residuos generados por actividades subcontratadas.

### Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

El Departamento de Medio Ambiente se encarga de la tramitación, el mantenimiento y la renovación periódica de los permisos y autorizaciones que la legislación ambiental establece para los centros de trabajo de TB.

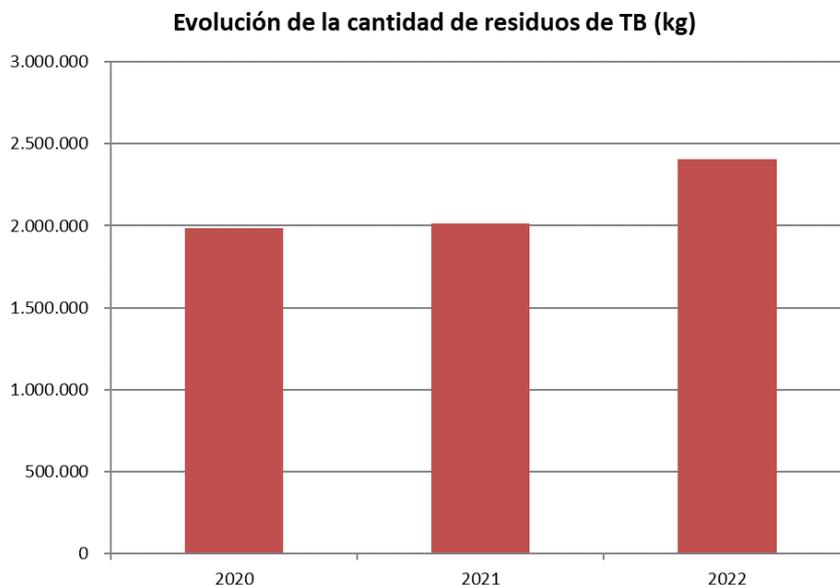
En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB que les es de aplicación.

En cuanto a los **estudios de minimización de residuos y los informes de situación de suelos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB a los que es de aplicación.

En cuanto a los trámites relativos a los **focos emisores a la atmósfera**, actualmente todos los que les es de aplicación disponen de libro de registro y todos los centros de TB tienen el Control Atmosférico del Establecimiento vigente.

## Datos de residuos de Transports de Barcelona

En 2022 se ha generado un total de 2.404,4 toneladas de residuos, frente a las 2.014,1 toneladas del año 2021. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.



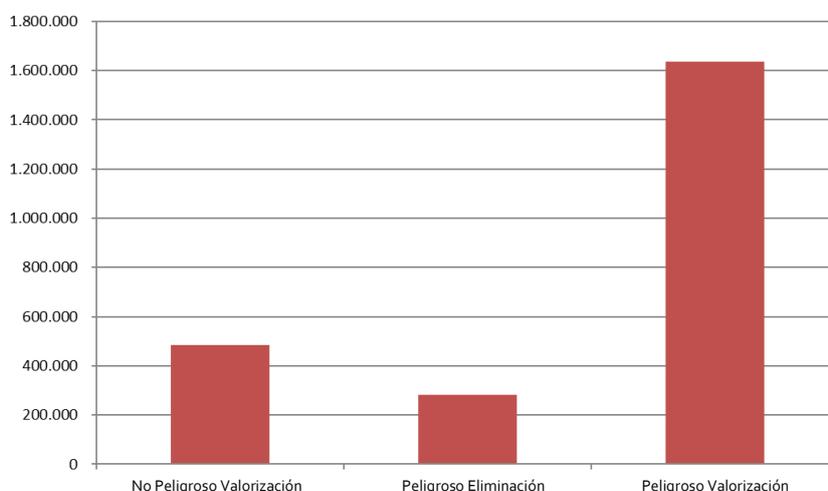
Los principales residuos que se han generado en 2022 en TB han sido:

CANTIDAD AÑO 2022 SEGÚN TIPOLOGÍA	
RESIDUO	Kg
1 vehículo fuera de uso	1.458.220
2 aguas con hidrocarburos	281.263
3 banales	190.337
4 metales	131.432
5 aceites	73.518
6 baterías de calcio	64.382
7 líquido refrigerante	63.280
8 papel y cartón	29.842
9 madera	20.360
10 cristal vehículos	18.920
11 trapos y absorbentes	15.561
12 filtros de aire	11.517
13 filtros de aceite/gasoil	7.670
14 envases pl. valorizables	5.484
15 envases ligeros	5.403
16 extintores	4.829
17 equipos eléctricos voluminosos_42	4.115
18 eléctrico/electrónico_51	4.007
19 aluminio	3.360
20 envases met. valorizables	2.235

Los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) en TB han sido los vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, los banales y los metales. En un segundo orden de importancia (>50 Tm/año) se encuentran los aceites, las baterías de calcio y el líquido refrigerante. A continuación (>20 Tm/año) se encuentran el papel cartón y la madera.

En el gráfico siguiente se puede ver la cantidad de residuos generados en 2022 en TB, diferenciando según se trate de residuos peligrosos o no peligrosos según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando según la vía de tratamiento final que han recibido (valorización o eliminación).

Cantidad de residuos generados en TB según tipo de tratamiento (kg)



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en TB se valorizan. De esta forma, **el 88 % de los residuos generados** se reutilizan o reciclan, o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos. En 2021 representaban el 84 %.

### Desperdicio alimentario

En cuanto al despilfarro alimentario, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2023, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2022, se hizo la donación de los alimentos de los 306 lotes que no se recogieron al Banco de Alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y se descontó de la factura del proveedor.

#### 8.2.2. Protección de la biodiversidad

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido, sino que se desarrolla en un entorno urbano o en zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante.

## 8.3. Minimización del uso de recursos

### 8.3.1. Agua

La disminución de carga contaminante de las aguas vertidas al alcantarillado y la minimización de residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos. En 2021 se realizó **un estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Horta** con el objetivo de optimizar su tratamiento. Así, en 2022 se ha comprado un separador de hidrocarburos con filtro de coalescencia para sustituir al actual y se han reforzado las limpiezas de los separadores de hidrocarburos. Ahora debería valorarse si las conclusiones y acciones del estudio se pueden hacer extensibles al resto de centros de TB. Cabe destacar también el reaprovechamiento del agua reciclada mezclada con el agua corriente para utilizarla en los túneles de lavado de autobuses.

El 22 de noviembre, la Agencia Catalana del Agua declaró la **alerta por sequía hidrológica** en diferentes unidades de explotación, entre las que se encuentra el embalse del Ter-Llobregat, una cuenca que da suministro a la ciudad de Barcelona. Con la activación de la fase de alerta, es necesario que las empresas grandes consumidoras de agua tengan y pongan en marcha su propio plan de uso eficiente del agua. Transports de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona están en proceso de definición y aplicación de este plan por los episodios de sequía.

En marzo de 2023 TMB pondrá en marcha una campaña de sensibilización a todos los trabajadores.

**El consumo de agua** en Transports de Barcelona, S.A. durante el año 2022 **ha sido de 37.137 m<sup>3</sup>** frente los 34.312 m<sup>3</sup> del año anterior, esto es, ha aumentado un 8,2 %.

### 8.3.2. Energía y carburante

En 2021, la Dirección de TMB aprobó una nueva política energética para adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO50001:2018, en la que reafirmó su compromiso en la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal y como se establece en la nueva política energética, TMB se compromete a:

1. Establecer un Sistema de gestión energética, adaptado a sus actividades y servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos y metas energéticas, basado en la norma ISO 50001:2018.
2. Asegurar la disponibilidad de información, formación y recursos, para alcanzar los objetivos y metas energéticas definidas, que garantice la mejora continua de su cumplimiento energético y de su Sistema de gestión energética.
3. Cumplir con requisitos legales y otros requisitos aplicables relacionados con el ámbito energético.
4. Incorporar criterios energéticos en la compra de bienes, obras y servicios, así como en el diseño de instalaciones, equipos, sistemas y procesos, que permitan mejorar su comportamiento energético.
5. Ser una empresa de transporte y movilidad ciudadana que sea referente por su contribución a la mejora de la movilidad en el área metropolitana de Barcelona, la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
6. Adquirir compromisos voluntarios de reducción del consumo energético a fin de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promoción de las energías renovables y de mejora de la eficiencia energética.

## Consumo energético en el bus

- Consumo de carburante de la flota de bus

En 2022 ha disminuido el consumo de litros de gasoil un 2,6 % al pasar de 14,3 millones de litros en 2021 a 13,9 millones de litros en el último año. Esto se ha debido a una sustitución de los autobuses propulsados únicamente con motor diésel por vehículos ambientalmente más sostenibles. El consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado un 5,7 % respecto al año 2021, ya que se ha pasado de 11,9 millones de kg en 2021 a 12,5 millones de kg en 2022. La causa fue la notable incorporación de vehículos híbridos propulsados con motores de GNC y eléctricos. También ha crecido significativamente el consumo de kWh de los autobuses eléctricos (48,2 %) debido a la incorporación de nuevos autobuses estándares y articulados eléctricos a lo largo del ejercicio.

Año	Gasoil (miles de litros)	GNC (miles de kg)	Electricidad (miles kWh)	Hidrógeno (miles kg)
2018	16.778	11.243	166	
2019	17.179	11.590	195	
2020	13.934	10.330	440	
2021	14.298	11.851	1.719	
2022	13.933	12.531	2.546	7.394

Pese al descenso del consumo de gasoil de la flota este año 2022, el consumo unitario de gasoil (litros por cada 100 km recorridos de los autobuses propulsados con este carburante) se ha situado en 53,94 litros, lo que ha supuesto un 3,3 % superior a la media del año anterior.

	2022	2021	% dif.
Vehículos con motor diésel	57,02	55,48	2,78
Vehículos híbridos diésel y eléctrico	51,34	49,63	3,45
<b>Total consumo unitario de gasoil</b>	<b>53,94</b>	<b>52,20</b>	<b>3,33</b>

En cuanto a la flota propulsada con GNC, el consumo unitario medio ha sido de 65,26 kg por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 1,25 % respecto al año anterior.

### CONSUMOS ENERGÉTICOS TB

	unidad	Año 2022	Año 2021	Difer.	% dif.
Consumo de energía eléctrica	miles kWh	10.740,9	9.843,1	897,8	9,1%
Gasoil flota de autobuses	miles litros	13.932,7	14.298,2	-365,5	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	miles litros	228,6	346,2	-117,6	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	miles kWh	11.552,0	13.103,0	-1.550,9	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	Miles kg	12.530,6	11.851,1	679,5	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	Miles kg	7,5			

Por último, el consumo total de energía consumida en TB en megajulios del año 2022 ha crecido un 1 % debido al mayor consumo de energía eléctrica y gas natural de los vehículos, así como a la incorporación de los vehículos propulsados con pila de hidrógeno.

#### CANTIDAD DE ENERGÍA CONSUMIDA A TB EN MEGAJULIOS

	Año 2022	Año 2021	Difer.	% dif.
Consumo de energía eléctrica	38.667.395	35.435.246	3.232.148	9,1%
Gasoil flota de autobuses	570.406.646	585.369.536	-14.962.890	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	9.359.252	14.172.691	-4.813.439	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	41.587.261	47.170.663	-5.583.402	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	631.014.041	596.795.679	34.218.361	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	902.280			
<b>TOTAL ENERGÍA CONSUMIDA</b>	<b>1.291.936.875</b>	<b>1.278.943.816</b>	<b>12.993.059</b>	<b>1,0%</b>

## 8.4. Lucha contra el cambio climático

### 8.4.1. Emisiones

TMB desarrolla su actividad cuidando el medio ambiente y situando la ciudad de Barcelona como una de las líderes en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero. Por ello, TMB pretende limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la adquisición de vehículos híbridos y la electrificación progresiva de la flota de autobuses.

Desde 2011 TB está adherido al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2022, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. También se ha realizado el inventario de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondiente al año 2021, verificado por una entidad acreditada.

En 2022 se ha trabajado en el establecimiento y seguimiento de la implantación del Programa de Objetivos del Sistema de Gestión Ambiental y Energética para reducir los consumos de energía y emisiones atmosféricas de la flota e instalaciones de TB. También se ha continuado con el programa de ambientalización de la flota de bus, que ha de permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

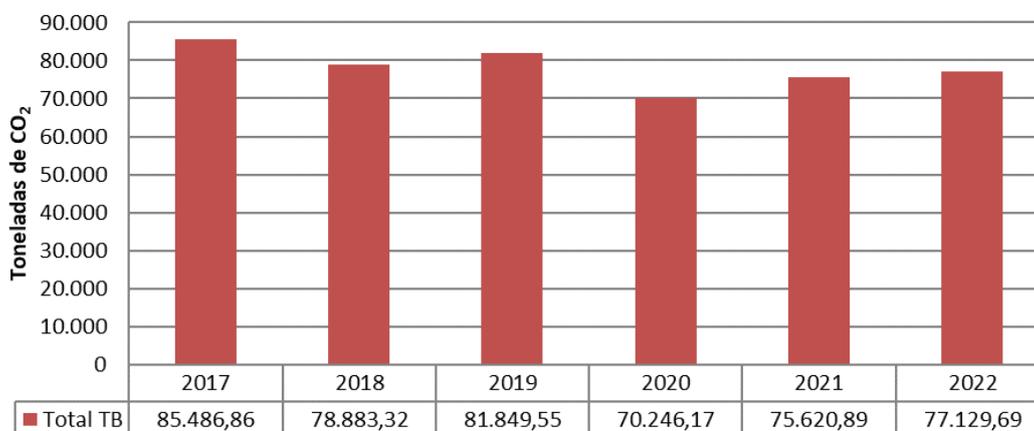
Según un estudio realizado que toma como referencia el pasaje de metro y bus de TMB del año 2019 (antes de la pandemia), si todas las personas que utilizaron el metro y los buses operados por TMB ese año hubieran viajado con vehículo privado, se habrían arrojado a la atmósfera **295.009 toneladas más de CO<sub>2</sub>**. Esta cifra viene a representar el ahorro anual de emisiones de CO<sub>2</sub> que se hace por la utilización de las redes de TMB.

### Datos de emisiones de bus

Desde enero de 2018, toda la electricidad en alta tensión que compra TMB es verde. Asimismo, desde enero de 2016 toda la electricidad en baja tensión que compra TMB también lo es. Esto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2022 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen igual que los del año anterior y han sido de **77.130 toneladas**.

## Emisiones CO<sub>2</sub> TB



A partir de los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2022, se ha calculado el **ratio de intensidad de las emisiones** por cada coche-km total recorrido (oferta) y por cada viajero transportado (demanda):

	Transports de Barcelona		
	2022	2021	% dif.
Toneladas de CO <sub>2</sub>	77.130	75.621	2,0%
Coches-km totales (miles)	46.394	46.656	-0,6%
<b>kg CO<sub>2</sub>/coche-km total</b>	<b>1,66</b>	<b>1,62</b>	<b>2,6%</b>
Viajeros transportados (millones)	178,11	147,27	20,9%
<b>kg CO<sub>2</sub>/viajero</b>	<b>0,43</b>	<b>0,51</b>	<b>-15,7%</b>

En 2022 las emisiones de CO<sub>2</sub> han crecido un 2,0 % porque ha habido un mayor consumo de carburantes y energía. El hecho de que la oferta de km recorridos haya sido ligeramente inferior a la del año anterior ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por coche-km total recorrido crezca un 2,6 %. Por su parte, el incremento de viajeros del 20,9 % ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por viajero transportado haya bajado un 15,7 %.

### Medidas de lucha contra el cambio climático

- Plan de Sostenibilidad de la flota de Bus

En línea con el Plan Estratégico 2025, el siguiente cuadro recoge la propuesta del plan de adquisición de nueva flota para los próximos años:

## Plan de adquisición de la flota de Bus

Tipología vehículo	2023	2024	2025
Estándar GNC híbrido		30	43
Articulado GNC híbrido		4	
<b>SUBTOTAL GNC</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>43</b>
Doble piso híbrido			
<b>SUBTOTAL HÍBRIDO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Estándar eléctrico (c. nocturna)	45	27	40
Articulado eléctrico (c. nocturna)	20		29
Midi eléctrico		4	
Mini eléctrico		30	
Doble piso eléctrico		8	10
<b>SUBTOTAL ELÉCTRICO</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>79</b>
Estándar hidrógeno		36	10
Articulado hidrógeno		2	
<b>SUBTOTAL HIDRÓGENO</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>10</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>65</b>	<b>141</b>	<b>132</b>

De este plan destacan los siguientes elementos:

- No hay más compras de vehículos con motor diésel. La tecnología que se compra es con motor propulsado por GNC, eléctrico y de hidrógeno.
- La flota se sustituye a una edad de 14 años, excepto los minibuses, que suelen reponerse a los 12 años.
- Durante el próximo ejercicio 2023 se prevé adquirir unidades eléctricas, 45 estándares y 20 articulados, con carga *overnight*. Esto significa que no se van a instalar más estaciones de carga de oportunidad en los terminales de las líneas porque esto origina una alta rigidez en la operación, ya que solo pueden utilizarla los buses en líneas de recorridos fijados.
- Por lo que respecta al ejercicio 2024, se prevén más adquisiciones de flota eléctrica y también de hidrógeno, así como de GNC.

Los buses con carga *overnight* disponen de unas baterías más grandes, de mayor capacidad, que se cargan durante la noche y alimentan al vehículo durante la franja de servicio diurno.

Todas estas compras harán evolucionar el servicio de bus hacia una red más limpia, con menos emisiones de CO<sub>2</sub>, NOx y partículas.

### ▪ Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE)

El Decreto 152/2007, de 10 de julio, establece la obligatoriedad de elaborar planes de desplazamiento de empresa para los centros de trabajo con más de 200 trabajadores propios o externos (sector público), que deben ser aprobados por la ATM. También establece que es necesario informar cada tres años del grado de implementación de las medidas y que cada 6 años habrá que hacer una revisión completa.

Los planes de desplazamiento de empresa identifican la forma en que el personal propio y externo y los visitantes habituales se desplazan, y realiza propuestas concretas y viables para conseguir una movilidad más sostenible mediante la optimización de la movilidad, favoreciendo modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado, como el

transporte colectivo, a pie y en bicicleta, transporte compartido, y racionalizando el uso del coche privado.

A principios de año se presentó a la ATM el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE) de los centros de TMB, que se aprobó el 22 de marzo. En junio se ha constituido la Mesa de Movilidad, un órgano de gestión transversal establecido para realizar el seguimiento de la implantación de las medidas definidas. Asimismo, se ha establecido la herramienta y metodología para realizar su seguimiento. Durante el segundo semestre se han realizado diferentes reuniones con la Mesa de Movilidad para planificar las actuaciones definidas (asignación de responsables y definición de las fechas previstas de inicio y finalización de las diferentes acciones).

En 2022 se ha establecido la metodología para cuantificar las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la cadena de suministro. En octubre se ha puesto en producción en SAP el desarrollo realizado para poder informar de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a cada licitación.

De cara a 2023 se prevé la incorporación del cálculo de la huella de carbono como criterio obligatorio en los pliegos de condiciones de las licitaciones. Previamente está previsto realizar una encuesta a los proveedores a fin de analizar su grado de familiarización con el cálculo de la huella de carbono y el nivel de dificultad previsto.

#### ▪ **Medidas de ahorro y eficiencia energética en edificios e instalaciones de TMB**

Junto con el impulso de varios proyectos de eficiencia energética en las redes e instalaciones de Metro y TB que permitirán a la compañía reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año **recogidas en el Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB** (véase el apartado 3.3. de este Informe de Gestión), se han adoptado también **una serie de medidas de eficiencia energética en la gestión de los edificios e instalaciones de TMB** con el fin de **lograr una reducción del consumo energético y un ahorro económico**. La decisión se tomó en aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto, del Gobierno Central, y refuerzan el compromiso de TMB con el ahorro energético y el medio ambiente.

De acuerdo con lo que establece el Real Decreto Ley, las limitaciones de temperatura que se impusieron a las instalaciones no eran aplicables a los vehículos de la flota de bus y metro, las flotas auxiliares y a las dependencias con condiciones de trabajo específicas o de mantenimiento de sistemas críticos para el servicio. En estos se siguieron las recomendaciones sanitarias existentes, teniendo en cuenta criterios de salud y eficiencia energética.

Paralelamente, en septiembre se inició la publicación de un conjunto de **artículos en GenTMB sobre el ahorro energético** destinados a minimizar los consumos energéticos que el personal empleado de TMB puede realizar tanto en la vida personal como en la profesional: medidas de ahorro energético en climatización, en desplazamientos, en la iluminación, en los equipos ofimáticos, en el uso del papel y medidas de ahorro de agua.

#### ▪ **Desarrollo de la infraestructura eléctrica para los autobuses eléctricos**

En diciembre de 2022 se instalaron los tres cargadores en la calle para la línea V15, concretamente dos en la avenida Borbó y otro en la calle Joan Garí (Tibidabo).

También este último año se ha iniciado la obra de los dos cargadores en la calle para la línea H12 en la Verneda, y se ha iniciado la obra de 28 cargadores en la cochera de Horta y de 37 en la de Triangle.

En noviembre de 2022 se realizó la conexión entre la red eléctrica de la Línea 9 de metro y la de la cochera de Triangle.

### Participación de Transports de Barcelona en proyectos de lucha contra el cambio climático

Con el fin de buscar la eficiencia y mejora medioambiental, se ha participado en diversos proyectos de tecnología e innovación. En 2022 han finalizado oficialmente los proyectos Assured y RIS3CAT. En el primero se participaba con otras tres ciudades europeas y una serie de 48 instituciones (universidades, centros de investigación, fabricantes de vehículos industriales, etc.). El resultado ha sido la edición de un estándar llamado Assured 1.0, que establece cómo y cuáles deben ser las comunicaciones entre el cargador y los vehículos. Esto permite reducir los tiempos de puesta en marcha de los sistemas de carga y mejorar la competitividad dentro de las licitaciones, ya que rompe el binomio autobús/cargador.

El proyecto RIS3CAT, cuya finalidad es evaluar la viabilidad de fabricar minibuses eléctricos, ha finalizado con la validación de un prototipo. Ahora hay que ver el interés de los fabricantes por construirlo sobre esta tecnología.

En marcha están los siguientes proyectos:

- **Proyecto eBRT 2030:** esta actuación se describe en el apartado 4.2.1.
- **JIVE2:** consiste en la puesta en marcha de vehículos de hidrógeno de nuevas prestaciones. Además de TMB, participan 11 ciudades europeas. Durante el primer semestre de 2022 se han desplegado los 8 autobuses de hidrógeno en la operación que se adquirieron con el apoyo de fondos europeos de este proyecto. Actualmente están sirviendo la línea X1 y son objeto de estudio para valorar cómo deben ser los próximos buses de hidrógeno en TMB.
- **Confort Thermal:** Este año se ha iniciado un estudio con la UITP para valorar las especificaciones necesarias para asegurar que el nivel de confort térmico en los autobuses sea el mejor con la máxima eficiencia energética. El objetivo del estudio es disponer de una estrategia óptima que armonice confort y renovación de aire para mejorar la calidad del aire y la eficiencia energética.
- **Nimbus:** Proyecto para poner en servicio una planta de producción de biometano basada en la metanización del CO<sub>2</sub> del biogás. Es un proyecto de investigación dinamizado por Cetaqua y la Universidad Autónoma de Barcelona en el que TMB es el banco de pruebas del producto. La estación está situada en la EDAR de El Prat y aprovecha las aguas residuales de Barcelona para producir biometano. El papel de TB será dar uso a este metano para abastecer un bus y, cuando finalice el período establecido (aproximadamente 1,5 años), se desmontará el motor y se realizará una auditoría para valorar el impacto que este biometano haya podido tener sobre el motor.
- **Sempre Bio:** En el mes de noviembre se ha dado el pistoletazo de salida de este proyecto muy alineado con el Nimbus, en el que se investigará sobre los procesos de producción de biometano y de captura del CO<sub>2</sub>. En la línea del Nimbus, TMB abastecerá a dos vehículos con este biometano para valorar la viabilidad y el impacto de estos combustibles ecológicos sobre los motores térmicos. El proyecto se prolongará más allá de 2025.

#### 8.4.2. Otros tipos de contaminación

Se dispone de un cuadro de mando ambiental y energético que permite realizar el seguimiento de los consumos energéticos, las emisiones generadas y las emisiones evitadas en los diferentes órganos de gestión. Durante el año se ha trabajado en mejorarlo para incorporar los consumos y emisiones de la nueva flota de autobuses propulsados con pila de hidrógeno y también en mejorar el entorno de validación de los datos, a fin de poder realizar un análisis más cuidadoso de las causas en caso de detectarse desviaciones.

#### 8.4.3. Fondos *Next Generation EU*

- **Programa de impulso a la implantación de zonas de bajas emisiones**

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià del Besòs, TMB recibirá ayudas por valor de **40,5 millones de euros** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización con el objetivo principal de reducir las emisiones. Estas ayudas las articula el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Las actuaciones por las que se recibirán estas ayudas son:

- 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros de longitud.
- Videovigilancia y nuevo sistema de información al usuario en el bus.
- Digitalización de elementos de información en las estaciones de metro.
- Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

Adicionalmente, TMB gestiona los proyectos de bicicleta pública compartida (AMBici) y de adquisición de 39 buses eléctricos de 12 metros para los servicios de gestión indirecta del AMB, proyectos para los que el AMB ha obtenido ayudas de este programa.

**En la 2.ª convocatoria de este programa de ayudas**, TMB ha solicitado un total de **23,7 millones de euros** a través de los Ayuntamientos de Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sant Adrià de Besòs y El Prat de Llobregat para la adquisición de:

- 2 trenes para el servicio de metro.
- 36 buses de hidrógeno de 12 metros.
- 30 buses eléctricos de 12 metros y 18 de 18 metros.

- **Programa de ayudas del MITMA para comunidades autónomas**

A través de la Generalitat de Catalunya y la ATM se recibirán **25,4 millones de euros** de ayudas para la adquisición de 4 trenes para el servicio de metro. Adicionalmente, TMB ejecuta proyectos para la renovación de la superestructura de vía en las líneas L3, L4 y L5 de la red de metro, por los que la Generalitat recibirá ayudas.

- **Programa *MOVES Singulares II***

TMB recibirá 3,5 millones de euros para la ejecución de los proyectos *Metro Charge* (recuperadores de energía de frenado de los trenes, instalación de placas fotovoltaicas en 5 cubiertas de edificios y cargadores de vehículos auxiliares) y *Smart Charging* (sistema inteligente para la gestión de la carga de buses eléctricos).

- **Otros programas *Next Generation EU***

TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la compra de flota auxiliar eléctrica y la instalación de placas fotovoltaicas en cubiertas de talleres.

#### 8.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)

Durante el año 2020 se desarrolló el marco de regulación para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento EU 2020/852, de 18 de junio) con el fin de que las empresas faciliten información sobre sus actividades económicas medioambientalmente sostenibles. Este se complementó en el año 2021 con dos reglamentos más: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio.

Este marco legislativo establece los criterios de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la **mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo**, y determinar también si esta actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.

La actividad económica realizada por TB, S.A. se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139, de 4 de junio, describe en el anexo I, apartado 6.3 Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera.

Sobre la base de los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, de 4 de junio, la actividad de TB, S.A., dependiendo del tipo de vehículo, cumpliría con el objetivo de **contribución sustancial a la "mitigación del cambio climático"** (vehículos eléctricos, vehículos con motor de gas natural (GNC), autobuses híbridos de GNC, híbridos de gasoil y autobuses con pila de hidrógeno) y con el objetivo de **"adaptación al cambio climático"** (los vehículos propulsados con motor diésel).

Por otra parte, gracias al funcionamiento del transporte público y del bus en particular, se evitan millones de desplazamientos anuales en vehículos privados que, entre otras externalidades, contribuirían al calentamiento global del planeta por la emisión de gases contaminantes.

##### 1. Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso de bus, al ser un transporte que utiliza diversas energías, debe diferenciarse el tipo de vehículo que hay en la flota, en función del tipo de combustible que utiliza. En función del tipo de vehículo (dependiente del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>) habrá los ingresos clasificados como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de "mitigación del cambio climático" o como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de "adaptación al cambio climático".

Dentro del volumen de negocio se han considerado los siguientes ingresos:

- La recaudación antes de descuentos, comisiones y rápeles.
- Como ingresos accesorios sostenibles se han considerado: los de los Servicios Especiales (incluidos líneas lanzaderas y servicios a la ATM), ingresos de cooperación exterior, los procedentes de la intervención, las ventas de chatarra y los servicios a las administraciones públicas.
- Se han incorporado las subvenciones especiales vinculadas a la actividad (subvenciones para la Tarjeta Rosa, subvenciones para líneas y subvenciones para proyectos).

Para diferenciar las cifras de ingresos medioambientalmente sostenibles, se utiliza el criterio de km útil para cada tipo de vehículo. Es decir, se calculan los ingresos por km útil de cada concepto y se reparten por cada tipo de flota en función de los km útiles recorridos.

##### 2. Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Dado que la actividad de TB, S.A. es transportar viajeros en bus, se ha considerado como criterio, para repartir la cifra de inversiones, el tipo de vehículo en aquellas inversiones en las que ha sido posible su identificación con los vehículos y, para el resto de las inversiones, se ha tenido en cuenta como criterio de reparto de la inversión los km totales por tipo de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado solo las inversiones relacionadas con la actividad principal de la empresa y, por tanto, se han excluido las inversiones para el nuevo centro médico del año 2022.

### 3. Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros en bus no es el 100 % emisiones cero de CO<sub>2</sub>, se ha utilizado la misma categorización que para calcular el % de CapEx, es decir, la misma clasificación de vehículos en aquellos gastos que puedan asociarse a cada tipo de vehículo (por ejemplo, los gastos de carburantes). El resto de gastos operativos se han repartido proporcionalmente según los km totales por tipo de vehículo, a partir de un coste/km total de cada partida.

El gasto de servicios exteriores, excepto el canon del bus turístico, el de los informadores del bus turístico y otros gastos directos del bus turístico (que se han asignado a este servicio), se calcula en función de los km totales.

Hechas estas consideraciones, los resultados de los ejercicios 2022 y 2021 de los tres indicadores para TB, S.A. son los siguientes:

miles de euros		Indicador				Indicador				Indicador			
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Objetivo 1		Objetivo 2		Objetivo 1		Objetivo 2		Objetivo 1		Objetivo 2	
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>													
A.1 Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
<b>A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)</b>													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
<b>B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>													
Total (A+B) Año 2022	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%

miles de euros		Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2			
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
<b>A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)</b>													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
<b>B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA</b>													
<b>Total (A+B) Año 2021</b>	<b>6.3</b>	<b>90.693</b>	<b>90,2%</b>	<b>73,9%</b>	<b>26,1%</b>	<b>60.289</b>	<b>99,8%</b>	<b>93,8%</b>	<b>6,2%</b>	<b>329.211</b>	<b>99,5%</b>	<b>74,1%</b>	<b>25,9%</b>

#### 8.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible

En la reunión de 13 de diciembre de 2022, el Consejo de Ministros aprobó y remitió a las Cortes el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, iniciando así la tramitación parlamentaria del texto con el fin de que la ley pueda aprobarse.

Se trata de un **nuevo marco regulador para el transporte y la movilidad en todo el Estado** que se inspira en cuatro ejes: la movilidad como derecho social de la ciudadanía, la descarbonización, la digitalización y la eficiencia de las inversiones. La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación de que las administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, con prioridad para la movilidad activa y el transporte público colectivo.

Una de las novedades del anteproyecto será la cobertura que da a la posible implantación de peajes urbanos en las zonas de bajas emisiones, lo que queda en manos de los ayuntamientos. En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización para toda la ciudadanía en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito a lo largo de todo el currículum, desde la etapa escolar, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad. Además, se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible en el trabajo. El 21 de febrero de 2023, el consejero delegado de TMB, a través de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, compareció en el Congreso de los Diputados por la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

## 9. Compromiso social

### 9.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030

Desde este ámbito, se impulsa la incorporación de criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en la organización, propiciando un enfoque de gestión alineado con el desarrollo cada vez más sostenible y equitativo de la sociedad.

Durante el año 2022 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Febrero: El 15/02/2022 se presentó el **Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad (RSiS) en el Consejo de Administración de TMB** ([Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad. La contribución de TMB a los ODS y la Agenda 2030](#)). El 18/02/2022 se celebró el acto de presentación pública del plan, dirigido a grupos de interés, con la organización de un coloquio.
- Junio: El 16/06/2022 se **constituyó el comité de RSiS de TMB**, con representación de todas las áreas funcionales y operativas de la compañía.
- Noviembre: se definió una metodología específica para obtener el índice de confianza de los grupos de interés, con el objetivo de desarrollarla durante 2023.
- Diciembre: se identificó un cuadro de mando definitivo que recoge los principales ámbitos de impacto en la Agenda 2030, así como los objetivos, metas e indicadores de TMB en clave de sostenibilidad, de acuerdo con el Plan Estratégico 2025. También se iniciaron los trabajos de análisis de la materialidad para revisar y adecuar, en su caso, la relación con los grupos de interés.

### 9.2. Contribución a la sociedad

#### Impacto económico, social y ambiental de TMB

En un estudio realizado en 2021 con la colaboración de la Universidad Pompeu Fabra, *Barcelona School of Management*, se cuantificó monetariamente el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El trabajo contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

Con datos del año 2019, **el impacto de TMB en la economía de Cataluña es de 1.689,1 millones de euros**, el 0,67 % del PIB catalán, y la actividad de TMB **genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,802 % del empleo total en Cataluña (el empleo generado multiplica por 3,3 los puestos de trabajo directos de TMB).

En cuanto al **impacto social y ambiental**, el ahorro generado por TMB en externalidades negativas (los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura vial, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos) es de **706,5 millones de euros anuales**.

Por último, el **impacto global de TMB** como resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las Administraciones públicas, fue de **2.395,6 millones de euros en Cataluña**, es decir, cada euro que las Administraciones aportan a los viajeros de TMB genera un retorno a la sociedad de **6,5 euros**.

### Fomento de la comunidad local

Casi la totalidad de las adquisiciones de TB, S.A. del año 2022 se han realizado a empresas españolas (99,66 %); dentro de estas, el 50,7 % dentro de la provincia de Barcelona y el 1,4 % en empresas del resto de Cataluña. Respecto al año anterior, han crecido 6,4 puntos las compras a empresas españolas, debido al crecimiento de las adquisiciones realizadas en el resto del Estado.

Transports de Barcelona, SA	Año 2022	Año 2021
<b>España</b>	<b>99,66%</b>	<b>93,28%</b>
Provincia de Barcelona	50,72%	54,16%
Resto de Cataluña	1,38%	2,73%
Resto de España	47,56%	36,40%
<b>Fuera de España</b>	<b>0,34%</b>	<b>6,72%</b>
<b>TOTAL TB, SA</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

## 9.3. Fundación TMB

La Fundación TMB se constituyó en 2010 con la misión de conservar y difundir el patrimonio histórico y cultural de TMB y, al mismo tiempo, fomentar y promover acciones de carácter social para facilitar la inclusión, la accesibilidad, la sostenibilidad, la cooperación, la solidaridad y los valores del transporte público entre la ciudadanía, aspectos que apoyan la visión y la misión de TMB.

### 9.3.1. Proyectos sociales

- **Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año se han prestado 34 servicios solidarios de bus, que han contado con la colaboración de 15 profesionales voluntarios distintos, que han dedicado 115 horas de su tiempo libre. Un total de 620 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.
- **Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** se ha acordado un total de 105 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios de TMB.
- **Apoyo a Ucrania:** se ha facilitado la movilidad de las personas ucranianas que han llegado a Barcelona, sumándonos al dispositivo coordinado por Cruz Roja a instancias del Ministerio de Inclusión, Seguridad social y Migraciones, con una doble aportación:
  - Se ha cedido un total de 2.250 títulos de transporte propios de la mano de la ATM a Cruz Roja.
  - Del 18 de marzo al 30 de junio, cubriendo con un servicio especial de bus lanzadera, con voluntariado de *Conductors Solidaris de Catalunya*, desplazamientos desde Sants hasta el pabellón de feria, habilitado para la derivación de las personas recién llegadas. Se realizaron un total de 97 servicios, con la participación de 166 voluntarios/as, que han ayudado en los desplazamientos a 4.182 personas refugiadas.
- **Elige tu causa y Muévete 2022:** el proyecto escogido este año ha sido los síndromes genéticos bajo el lema "Mou-te per les síndromes genètiques" ['Muévete por los síndromes genéticos'] de la mano de la asociación CTNNB1. Durante el último trimestre del año se realizaron varias acciones para concienciar sobre este síndrome.

- **Día Internacional del Voluntariado:** se produjo una pieza de vídeo con la participación de cinco trabajadores que representan las cinco modalidades de participación en acciones de voluntariado de TMB.

### 9.3.2. Proyectos culturales

Desde este ámbito se promocionan y organizan actividades de potenciación del arte y la cultura en las instalaciones de TMB, para aportar un valor añadido a la experiencia de viaje y generar sinergias con el sector asociativo e institucional del mundo cultural. Del año 2022 destacan las siguientes actuaciones:

- **Prórroga de convenios marco de colaboración** para realizar acciones conjuntas de divulgación y promoción de proyectos culturales impulsados por instituciones de nuestro entorno, como el Museo Nacional de Arte de Cataluña, el Auditorio de Barcelona, el Gran Teatro del Liceo, la Fundación Miró y el Palau de la Música Catalana.
- **16.ª edición del Concurso de Relatos Cortos de TMB**, con 5 categorías de participación y una mención especial al centenario de la red de bus. Este año se han presentado 779 relatos.
- **Noche de los Museos** (14 de mayo): se abrieron las puertas del espacio Mercè Sala, en el que se mostró la exposición "Tilling-Stevens de 1922".
- **Música en el Metro:** hay 46 puntos habilitados de música en vivo en la red de metro. El 17 de diciembre se celebró en el vestíbulo de la estación de Universitat una nueva edición del festival Música en el Metro.
- **XIII edición del festival Subtravelling:** por séptimo año consecutivo se ha celebrado este certamen, con la colaboración del festival SMIFF del Metro de Seúl. El festival comenzó en septiembre y se prevé que finalice en enero de 2023.
- **Participación en el festival de arquitectura 48h Open House Barcelona (13.ª edición):** el 22 de octubre se abrieron las puertas de los talleres de Can Zam de las líneas 9/10 de metro.
- **Exposiciones temporales en el Espai Mercè Sala:**
  - **Come, actúa e impacta:** promovida por la Fundació Catalana d'Esplais (del 20 de enero al 31 de marzo).
  - **Tilling-Stevens de 1922, el autobús más antiguo de la red de Barcelona:** del 7 de abril al 8 de septiembre, esta exposición ha formado parte del programa de actividades del centenario de la red de bus. Ha recibido a más de 6.500 visitantes.
  - **Metrópolis de avenidas:** promovida por el AMB, se ha celebrado del 28 de septiembre al 27 de enero de 2023.

### 9.3.3. TMB Educa

Este proyecto tiene la misión de diseñar y llevar a cabo una serie de acciones orientadas a contribuir a la construcción de un modelo educativo que incorpore los valores de la movilidad sostenible, segura y equitativa, mediante el despliegue de diferentes programas de actuación como talleres de movilidad y acciones formativas destinadas a colectivos diversos: escolares, universitarios y personas mayores.

A lo largo del año se han llevado a cabo diversas actuaciones, entre las que cabe destacar:

- 190 visitas educativas en las instalaciones de TMB, con la participación de 4.307 alumnos, durante el curso académico 2021-2022.

- Talleres TMB se mueve por la educación, cuyo objetivo es prevenir el abandono prematuro de los estudios entre chicos y chicas que cursan 3.º y 4.º de la ESO. Han participado 12 alumnos del instituto de educación secundaria L'Alzina.
- Participación en la ExpoRecerca Jove: El 12 de marzo, en CosmoCaixa, tuvo lugar la entrega de premios de la 23.ª edición, donde la Fundación TMB otorga el premio TMB Educa al trabajo más significativo del ámbito operativo de la compañía relacionado con el transporte público y la conservación del medio ambiente, del que resultó ganador el trabajo de investigación e investigación "El WERS. El proper pas en l'electrificació de l'automòbil", de un alumno del Instituto Damià Campeny de Mataró.
- Colaboración con el proyecto "XCelence, escuelas que inspiran", promovido por la fundación Bertelsmann, con el objetivo de trabajar la perspectiva de género, mostrando diferentes oportunidades de empleo y rompiendo roles y estereotipos. Se han desarrollado 4 acciones educativas, 2 en el aula, con las escuelas L'Esperança y Turó de Roquetes, y 2 en la cochera de Ponent, con participación de alumnos del instituto La Guineueta y la escuela Goar.
- Revisión del proyecto educativo con una doble finalidad: 1) La adecuación a las expectativas pedagógicas de la comunidad educativa, y 2) la conveniencia de ofrecer una propuesta digital de actividades adaptada a las nuevas tecnologías, que ofrezca experiencias interactivas y otros materiales mucho más versátiles.

Un año más, se ha mantenido el **Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica**, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y el Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).

#### 9.3.4. Patrimonio histórico

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:

- Actividades de celebración del centenario de la red de bus: ha contado con varias acciones, entre las que destacan la realización de un calendario corporativo de 2022 con 12 fotografías del fondo de la Fundación TMB, la exposición en el espacio Mercè Sala de la muestra "Tilling-Stevens de 1922, el autobús más antiguo de la red de Barcelona", la edición de tres libros, un cupón conmemorativo del sorteo de la ONCE y la participación de los vehículos históricos en eventos de ciudad, como la Cabalgata de Reyes, la Semana de la Movilidad, el pasacalle de la Mercè y la carrera de la Mercè.
- En marcha la Crónica de un viaje: recurso digital creado para explicar de forma didáctica e interactiva la historia de los cien años de la red de bus de Barcelona. La Crónica de un viaje ha sido validado por *TothomWeb* como espacio accesible, que está disponible en línea desde el 24 de mayo.
- XI edición del Rally Internacional de Autobuses Clásicos Barcelona - Caldes de Montbui. En la edición de este año se participó con 10 autobuses históricos, entre los que destacan el restaurado Tilling-Stevens de 1922, y también con autobuses de nueva generación, como el modelo *Caetano H2 City Gold*, propulsado por pila de hidrógeno. Además, se montó un stand del Centenario de la red de bus, una versión reducida de la exposición sobre el proceso de restauración del Tilling-Stevens, y un stand con las actividades del TMB Educa.
- Continúa abierto el período de incoación para la declaración de bienes culturales de interés nacional (BCIN), que el pasado 09/12/2021 hizo público el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya a favor de doce vehículos de la Fundación TMB. Estos son: el tranvía de Cavalls n.º 2 (año 1888), 7 tranvías eléctricos de Tramvia Blau (años 1901-1904), el primer metro del Gran Metropolitano (año 1924), el tranvía 867 (año

1924) y el primer metro del Metro Transversal (año 1926), el tranvía eléctrico 1 Mataró-Argentona (año 1928). El período de incoación finaliza el 09/06/2023.

- Actuaciones de digitalización del Archivo Fotográfico: continúa la subida de imágenes en Videoma, el *software* de gestión de contenidos multimedia de TMB. Este año se han digitalizado y documentado 4.100 imágenes históricas y a finales de año el archivo fotográfico digital ya sumará 12.200 imágenes.

El 23 de noviembre, la Fundación TMB recibió el **premio Bonaplata en la categoría Preservación de Patrimonio Mueble**, por la restauración del autobús Tilling-Stevens.

Se sigue trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte en la ciudad de Barcelona. Se ha redactado la propuesta de espacio Gran Via, que permite acoger, en una primera fase, la exposición ya licitada del centenario de la red de bus, y en una segunda fase la exposición del centenario de la red de metro de 2024. Ambas se diseñarían para poder integrarse y conformarse en una exposición visitable de carácter permanente del conjunto de los fondos patrimonial de TMB.

## 9.4. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, TMB opera en el ámbito del área metropolitana de Barcelona donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales. Es por ello que durante el año no se han previsto acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

Sin embargo, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB** incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social que especifica la obligación por parte del proveedor de ser conocedor y comprometerse a cumplir la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, **así como las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.**

Cabe decir también que TMB forma parte desde 2019 del **Grupo de Compra Pública Socialmente Responsable (GCPSR)**, es una entidad formada por diversas instituciones públicas de Cataluña, universidades y organizaciones de la sociedad civil que promueven la justicia global y el respeto a los derechos humanos en la cadena de suministro de bienes y servicios. La Administración pública tiene la obligación de garantizar los derechos humanos a lo largo del ciclo de vida de los productos que compra, especialmente en las primeras fases de la cadena (extracción de materias primas, producción, fabricación), donde se producen la mayor parte de las vulneraciones de derechos (laborales, sociales y ambientales).

En el nivel corporativo se han realizado, por la vía de las aulas virtuales con afectación a prácticamente la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del código ético, *compliance*, conflicto de interés, protección de datos y otras formaciones de tipo legal y normativo.

curso	Horas lectivas	número de asistentes	horas/asist ente	número de sesiones TB
La concurrencia en las licitaciones	1,5	132	198	2
LOPD: Ciclo de vida datos y tratamientos	1,8	22	40	1
LOPD: Las brechas de datos personales	1,0	13	13	1
LOPD: Incidencia contratación proveedores	1,0	13	13	1
Políticas de <i>compliance</i> en vigor	1,0	50	50	1
E220005 Régimen jurídico sociedades	5,0	1	5	1
E220013 Protejamos-garantizamos derechos humanos	4,0	1	4	1
E220025 Contrat. pública y fondo N. enero	6,0	1	6	1
<b>TOTAL</b>		<b>233</b>	<b>329,3</b>	<b>9</b>

En cuanto a prácticas en materia de seguridad, dentro de la plantilla de la Unidad de Seguridad se ha formado a 1 persona, que representa el 50 % de este colectivo.

Por último, en el año 2022 ha habido dos denuncias en TB: una por vulneración del derecho al honor (art. 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas) y otra por acoso laboral (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante.

## 10. Información financiera

### Operaciones de tesorería y planificación financiera

En 2022, los efectos económicos de la pandemia de Covid-19 han continuado afectando negativamente a los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre, y a lo largo del resto del año se ha ido recuperando la demanda. Asimismo, la guerra entre Rusia y Ucrania ha surtido efecto en la inflación y el incremento de precios de la energía. Y como medida para reducir el impacto a los ciudadanos, las Administraciones públicas han bonificado el precio de algunos títulos de transporte.

Ante dichas circunstancias, las empresas Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. renovaron las líneas de crédito de tesorería a corto plazo (35 millones de euros para TB, S.A. y 56 millones de euros para FMB, S.A.) para cubrir las necesidades de tesorería. Estas pólizas se han complementado con la asistencia financiera de PSM, S.A., empresa del Grupo, hasta un importe de 55 millones de euros. Con las pólizas bancarias, el endeudamiento teórico a corto plazo asciende a 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante el año 2022 no se han realizado disposiciones de los créditos a largo plazo firmados en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la adquisición de 50 trenes. Se ha dispuesto el crédito del *Council of Europe Development Bank (CEB)* por 24,7 millones de euros, relacionado con la compra de autobuses de 2021.

También durante el ejercicio, por encargo del AMB, se han firmado operaciones financieras para TB, S.A. para el suministro y financiación de 179 autobuses, por 73,7 millones de euros, que posteriormente serán cedidos al AMB, que a su vez esta pagará a TB, S.A. a medida que se vaya amortizando la parte principal de las operaciones.

### 10.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2022 ha habido un par de eventos que han tenido un notable impacto sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio. Por un lado, el incremento significativo de los costes de los carburantes y la energía y, por otro, la reducción del precio de los principales títulos integrados del transporte público desde el día 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 2022. Por otra parte, en diciembre de 2022 se firmó el contrato-programa para el ejercicio 2022 entre ATM y TMB.

- **Ingresos**

El total de ingresos del ejercicio 2022 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido 33,4 millones de euros, un 38,4 %.

Los ingresos procedentes de las ventas de títulos de viaje han crecido 34,1 millones de euros (+44,9 %) debido al aumento de 30,8 millones más de viajeros transportados. Hay que tener presente que en 2022 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público del año 2021 hasta el mes de agosto y la rebaja de precios de algunos títulos de transporte que hubo desde septiembre hasta final de año.

Las comisiones y rápeles aplicados han sido de 10,5 millones de euros, el doble de la cifra del año anterior. Las subvenciones especiales han crecido 1 millón de euros debido

principalmente a la subvención de 1,2 millones de euros del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por el RDL 14/2022, de 1 de agosto, para compensar el efecto perjudicial del incremento de costes de los productos petrolíferos por la invasión de Ucrania (950 euros por autobús).

Los ingresos accesorios, que también incluyen los ingresos por pensiones, han crecido notablemente, 3,6 millones de euros (31,9 %), debido principalmente al aumento de los ingresos derivados de penalizaciones a proveedores, las interrelaciones con FMB, S.A. por los servicios de bus durante los cortes de líneas de metro por obras del verano y de Semana Santa, los cánones de publicidad, los servicios al AMB, el alquiler de autobuses y los ingresos derivados de las actuaciones de intervención e inspección, entre otros.

- **Gastos de operación**

Los gastos de operación antes de amortizaciones han crecido 44,2 millones de euros, es decir, un 13,6 % respecto al año anterior. Dentro de estos cabe destacar el aumento de los gastos de personal en 18,1 millones de euros (7,2 %), los gastos de carburantes y electricidad en 19,6 millones de euros (100,3 %) y de servicios exteriores en 8,4 millones de euros (22,1 %). Por su parte, las variaciones de las provisiones han mejorado en 2,8 millones de euros. El aumento de los costes se ha reflejado también en el IPC del año 2022, que se ha situado en el 5,7 %.

El crecimiento de los gastos de personal obedece principalmente al aumento de plantilla y la aplicación del Convenio Colectivo 2022-2025.

El crecimiento del gasto de carburantes se ha producido tanto en los gastos de gasoil, que han aumentado 4,1 millones de euros, como en los de gas natural comprimido, que han crecido 14,8 millones de euros respecto al año 2021. Esto se ha debido sobre todo al incremento del precio medio de los carburantes este año 2022, debido al conflicto bélico en Ucrania, al veto a las importaciones de petróleo ruso y al aumento de la demanda después de la pandemia. En TMB, el efecto de la crisis derivada de la guerra en Ucrania sobre el coste del carburante y la energía ha sido de 59,48 millones de euros en 2022.

En cuanto a los servicios exteriores, las partidas que más han incrementado han sido las siguientes: los gastos de informadores del bus turístico, los trabajos de informática, el canon del bus turístico, la reparación y conservación de elementos de transporte, los gastos de consumo de gas y electricidad y las interrelaciones con FMB, S.A., entre otros.

- **Resto de partidas**

Cabe destacar también la disminución de la amortización neta en 1,1 millones de euros (-5,3 %) como consecuencia de un aumento de las dotaciones a la amortización en 0,54 millones de euros, especialmente las procedentes de los elementos de transporte y, por otro lado, un aumento de 1,6 millones de euros de la subvención en capital traspasada al ejercicio.

Como consecuencia del aumento de los gastos de operación (especialmente los de la energía) y el impacto de la rebaja de tarifas en septiembre, las subvenciones al servicio, necesarias para equilibrar la cuenta de pérdidas y ganancias, han crecido 10,1 millones de euros respecto al año anterior (+3,9 %). Cabe recordar que en 2021 hubo un resultado positivo de 7,3 millones de euros procedente de la venta de acciones de Transports Ciutat Comtal, propiedad de TB, S.A., a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

Por último, la ATM ha comunicado a TMB compensar a TB, S.A. con 11,22 millones de euros por la reducción de tarifas de títulos integrados del período 01/09/2022 a 31/12/2022.

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (en miles de euros)**

	(1) Año 2022	(2) Año 2021	Diferencia (1) - (2)	(%)
<b>A) OPERACIONES CONTINUADAS:</b>				
<b>INGRESOS</b>				
Ventas	110.046	75.948	34.098	44,9
Comisiones y rápeles	-10.467	-5.181	-5.285	102,0
Ingresos accesorios	14.981	11.355	3.627	31,9
Subvenciones especiales	5.959	4.958	1.001	20,2
Subvenciones al servicio	266.947	256.877	10.070	3,9
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>387.466</b>	<b>343.956</b>	<b>43.510</b>	<b>12,6</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>				
Aprovisionamientos	-11.368	-10.540	-827	7,8
Electricidad/carburantes	-39.150	-19.542	-19.608	100,3
Personal	-270.837	-252.673	-18.164	7,2
Servicios Exteriores	-46.292	-37.917	-8.375	22,1
Tributos	-693	-550	-143	26,0
Variaciones de las provisiones	26	-2.807	2.833	
Resultado por ventas de inmovilizado	388	254	135	53,0
Otros resultados	47	53	-7	
<b>TOTAL GASTOS ANTES AMORTIZACIONES</b>	<b>-367.879</b>	<b>-323.723</b>	<b>-44.156</b>	<b>13,6</b>
Amortizaciones	-32.292	-31.756	-536	1,7
Subv. en capital imputada a pérdidas y ganancias	12.951	11.341	1.609	14,2
<b>AMORTIZACIÓN NETA</b>	<b>-19.342</b>	<b>-20.415</b>	<b>1.073</b>	<b>-5,3</b>
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-387.220</b>	<b>-344.137</b>	<b>-43.083</b>	<b>12,5</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS</b>				
Resultado por la venta de instrumentos financieros	0	7.299	-7.299	
Gastos financ. Estructurales (incluye leasing)	-286	181	-468	-257,9
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>-286</b>	<b>7.481</b>	<b>-7.767</b>	
<b>RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-40</b>	<b>7.299</b>	<b>-7.340</b>	
<b>Impuesto sobre sociedades</b>	<b>40</b>	<b>-40</b>	<b>80</b>	
<b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después de impuesto de sociedades)</b>	<b>0</b>	<b>7.259</b>	<b>7.259</b>	
<b>B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS:</b>				
<b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas (después de impuesto de sociedades)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0</b>	<b>7.259</b>	<b>-7.259</b>	

## 10.2. Balance de situación a 31 de diciembre

<b>TRANSPORTS DE BARCELONA, SA</b>			
	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>	<b>Diferencia</b>
<b>ACTIVO</b>			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>544.595</b>	<b>393.434</b>	<b>151.161</b>
Inmovilizado intangible	10.681	10.183	497
Inmovilizado material	332.732	307.337	25.395
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	18.198	14.176	4.022
Inversiones financieras a largo plazo	182.983	61.737	121.246
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>86.579</b>	<b>137.833</b>	<b>-51.254</b>
Existencias	7.893	7.104	789
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	76.011	68.678	7.333
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0	39.000	-39.000
Inversiones financieras a corto plazo	0	0	0
Periodificaciones a corto plazo	684	170	514
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	1.991	22.882	-20.891
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>631.173</b>	<b>531.267</b>	<b>99.906</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>			
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>285.849</b>	<b>254.531</b>	<b>31.318</b>
Fondos propios:	135.243	135.243	0
<i>Capital escriturado</i>	8.415	8.415	0
<i>Reservas</i>	126.828	119.569	7.259
<i>Resultado del ejercicio</i>	0	7.259	-7.259
Ajustes por cambio de valor	0	0	0
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	150.605	119.288	31.318
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>232.940</b>	<b>203.490</b>	<b>29.450</b>
Deudas a largo plazo	232.940	203.490	29.450
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>112.385</b>	<b>73.246</b>	<b>39.138</b>
Provisiones a corto plazo	2.513	2.634	-121
Deudas a corto plazo	58.155	29.608	28.547
Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	0	0	0
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	45.894	29.462	16.431
Periodificaciones a corto plazo	5.822	11.542	-5.719
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>631.173</b>	<b>531.267</b>	<b>99.906</b>

### Acciones propias

La sociedad carece de acciones propias. Durante el año no se han producido transacciones con acciones propias.

### Plazos de pago a proveedores

En cuanto al plazo medio de pago a proveedores en 2022, en Transports de Barcelona, S.A. ha sido de 27 días. En los últimos tiempos, la sociedad está adaptando los plazos de pago a proveedores con el objetivo de acercarlos al período medio de pago, por debajo del máximo establecido en la normativa de morosidad.

### Riesgos asociados a instrumentos financieros

Véase la nota 8.g. de las Cuentas Anuales del ejercicio 2022 de la sociedad Transport de Barcelona, S.A.

### 10.3. Información fiscal

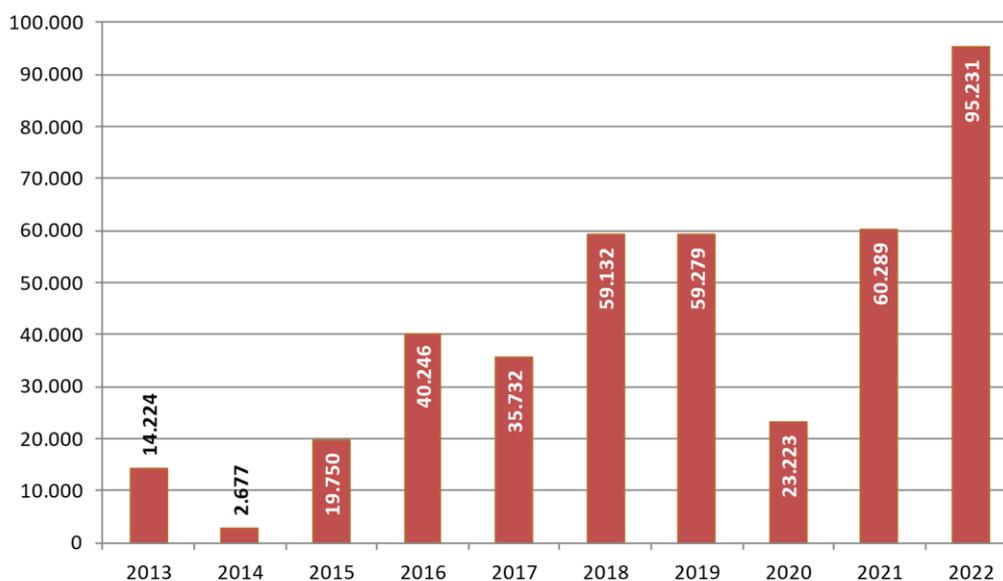
- **Beneficios obtenidos país por país:** las sociedades del Grupo TMB, como Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. presentan siempre sus respectivas cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios, excepto cuando se ha vendido un inmueble o un activo financiero de su propiedad.
- **Impuestos sobre beneficios pagados:** en el ejercicio 2022 no se ha pagado impuesto de sociedades de 2021 de ninguna sociedad del Grupo TMB.
- **Subvenciones públicas:** Esta información se desarrolla en las cuentas anuales del ejercicio (apartado referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por TB, S.A. en 2022 han sido:

AÑO 2022 (en miles de euros)	TB, SA
Subvenciones al servicio de la ATM:	266.947
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales:	4.662
Subvenciones del Instituto Municipal de Servicios Funerarios por servicios de bus a los cementerios:	83
Subvenciones proyectos y otros	1.214
Subvenciones en capital:	12.951

### 10.4. Inversiones

En 2022 se han realizado en TB, S.A. unas inversiones por importe de 95,2 millones de euros, lo que supone cerca de 35 millones de euros más que el año anterior.

**Evolución de las inversiones en TB (miles de euros)**



En el gráfico anterior puede verse la evolución de las inversiones en los últimos 10 años, donde se observa el esfuerzo inversor realizado en los últimos ejercicios, sobre todo en la compra de

nuevos autobuses, a excepción del año 2020, que se vio afectado por el estallido de la pandemia de covid-19.

El detalle de las inversiones del año 2022 se muestra a continuación:

Conceptos	Miles de euros
<b>Inmovilizado intangible:</b>	<b>1.938,5</b>
Propiedad industrial	0,0
Aplicaciones informáticas	1.938,5
<b>Inmovilizado material:</b>	<b>49.865,7</b>
Edificios y otras construcciones	664,8
Maquinaria, instalaciones y utillaje	726,4
Mobiliario y enseres	17,5
Equipos para proceso de información	4,4
Elementos de transporte	48.452,6
Recambios para inmovilizado	0,0
<b>Subtotal</b>	<b>51.804,2</b>
Variación inmovilizado en curso	43.426,8
<b>Total</b>	<b>95.231,0</b>

- Aplicaciones informáticas: hacen referencia a licencias de SAP, *big data*, el gestor comercial *online* y de PPS de bus, principalmente.
- Edificios y otras construcciones: destacan las destinadas a los parasoles exteriores de la cochera de Horta y la escrituración de la finca FR-05 de Triangle Ferroviari.
- Maquinaria, instalaciones y utillaje: destacan los túneles de lavado n.º 1 de Triangle y de Zona Franca, inversiones en climatización de Triangle, validadores EMV de la T-mobilitat y el sistema de humidificación de Zona Franca 2, entre otros.
- Elementos de transporte: hacen referencia a 55 autobuses estándares híbridos de GNC, 19 articulados híbridos de GNC, 17 autobuses estándares eléctricos, 14 vehículos de doble piso híbridos de gasoil, 10 minibuses de motor diésel, 8 autobuses con pila de hidrógeno, 5 articulados eléctricos y vehículos de flota auxiliar (1 furgoneta y 1 turismo eléctricos y 1 turismo con motor híbrido).

Dentro de los 43,4 millones de euros de variación de inmovilizado en curso destacan los anticipos por la compra de autobuses (incluidos unos destinados al AMB), inversiones en la infraestructura de recarga eléctrica de los autobuses e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Puerto.

## 11. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio

Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún evento destacable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2023.

Sin embargo, a raíz del Real Decreto Ley 20/2022, de 27 de diciembre, que garantiza la bonificación establecida por la Administración del Estado de un 30 % de descuento en determinados títulos de transporte (T-usual, T-jove), condicionado al descuento adicional del 20 % que las Administraciones consorciadas a la ATM acordaron el 19 de diciembre en Consejo de Administración, **las tarifas del transporte público se mantendrán con los mismos descuentos para el primer semestre de 2023, salvo para el título T-casual, que no tendrá bonificación.**

La evolución de la pandemia de Covid-19 y los cambios normativos que se han derivado recientemente, como el fin de la obligatoriedad de uso de la mascarilla en el transporte público, han conllevado la decisión de **derogar en TMB el Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS-Cov-2, versión 9, de 5 de agosto de 2022, desde el 16 de febrero.** La medida supone, en lo que se refiere a las medidas de prevención de contagios, volver a la situación previa a la pandemia.

## 12. Tabla de contenidos del EINF (GRI 1 Req. 7)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
<b>MODELO DE NEGOCIO</b>				
<b>Sociedades del Grupo</b> <b>Misión, visión y valores de TMB</b> <b>Modelo de negocio</b> <b>Entorno institucional</b> <b>Servicios y productos de TMB</b> <b>Gobernanza</b> <b>Grupos de interés</b>	Breve descripción del modelo de negocio del Grupo	GRI 2.1 b, c, d GRI 2.2 a; GRI 2.3 d GRI 2.9; GRI 2.10; GRI 2.11 a; GRI 2.23; GRI 2.28; GRI 2.29 GRI 3.1 b	Capítulo 2 y apartados 3.1; 5.1.1. y 5.3.1	Véanse también las cuentas anuales de la sociedad (nota 1) y el apartado 9.4

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
<b>Introducción al estado de información no financiera</b>	Ley 11/2018, de 28 de diciembre	GRI 1 Requerimientos 1, 2, 8. GRI 2.1 a; GRI 2.3 a, b, c; GRI 2.5	Capítulo 1	
<b>Gestión del riesgo</b>	Sistema de gestión de riesgos y tipos de riesgos y acciones correctoras	GRI 2.25 a y GRI 201.2	Apartado 5.2	Véase el apartado 8.4.3 (Fondo Next Generation EU)
<b>Materialidad</b>	Temas materiales	GRI 1 Req. 3, 4, 5, 6; GRI 3.1 a; GRI 3.2 a; GRI 3.3; GRI 201.2	Apartado 5.3.2	GRI 3.3 afecta a todos los temas materiales tratados en el documento. Véanse también los apartados 2.2.1 y 9.1
<b>I. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES</b>				
<b>I.1. Prevención de riesgos medioambientales</b>	Cobertura de riesgos medioambientales	GRI 307.1	Apartado 8.1.1.	No ha habido sanciones en materia medioambiental
<b>I.2. Contaminación</b>	SGAIE (ISO 14001/50001) Medidas de lucha contra el cambio climático Participación de TB en proyectos de lucha contra el cambio climático Otros tipos de contaminación	GRI 305.1 GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 8.1.2; 8.4.1 y 8.4.2	Véase también los apartados 8.4.3. Fondo Next Generation EU y 8.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible
<b>I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos</b>	Prevención y gestión de residuos Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales Cuantificación de los residuos de TB Desperdicio alimentario	GRI 306.2 y GRI 306.4.	Apartado 8.2.1.	
<b>I.4. Uso sostenible de los recursos</b>	Consumos de energía, carburante y agua	GRI 302, GRI 303, GRI 306.1 y GRI 306.5	Apartados 8.3 y 8.2.1	
<b>I.5. Cambio climático</b>	Evolución de las emisiones de CO <sub>2</sub> (en toneladas) y medidas contra el cambio climático	GRI 201.2 y GRI 305.1	Apartados 8.4.1. y 8.3.2	Véase el apartado 8.4.4 (Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles [Taxonomía])
<b>I.6. Protección de la biodiversidad</b>		GRI 304	Apartado 8.2.2	La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
<b>II. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL</b>				
<b>II.1. Empleo</b>	Contratación laboral Procesos de selección y promoción Plantilla por sexos, Plantilla por edades, Plantilla por nacionalidades, Plantilla por clasificación profesional Plantilla por modalidad de contrato Empleados con discapacidad Despidos Remuneraciones por sexo, edades y clasificación profesional. Brecha salarial Desconexión laboral	GRI 2.7 GRI 2.21  GRI 202.1. GRI 202.2 GRI 401 GRI 405.1 y 405.2	Apartados 7.1 y 7.3.1	
<b>II.2. Organización del trabajo</b>	Medidas de conciliación familiar Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios Horas de absentismo	GRI 401.3	Apartado 7.3.1	

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
III.3. Salud y seguridad	Salud, seguridad y bienestar laboral Lesiones por accidentes de trabajo Enfermedades profesionales	GRI 403	Apartados 7.4 y 7.2.1	Se complementa con la información de la gestión de la covid-19 (capítulo 6)
III.4. Relaciones sociales	Negociación colectiva y comisiones de trabajo Integración y cohesión de las personas empleadas Organización del diálogo social Comunicación interna	GRI 2.30 GRI 402 GRI 404.2	Apartados 7.3.2 y 7.3.3.	Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025 y Plan de Pensiones de TB
III.5. Formación	Actividad formativa y desarrollo del talento	GRI 404.1 y GRI 404.3	Apartados 7.2.1. y 7.2.2.	
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Descripción de las principales actuaciones en materia de accesibilidad de servicios.		Apartado 4.1.4	
III.7. Igualdad	Acciones realizadas en materia de igualdad	GRI 406	Apartados 7.3.4.	Véase también la formación en derechos humanos (apartado 9.4)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
III. INFORMACIÓN SOBRE RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS		GRI 410 y GRI 412	Apartado 9.4.	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto a los derechos humanos fundamentales
IV. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	Protección de datos, transparencia, cumplimiento normativo ( <i>compliance</i> ), Política pública. Cumplimiento socioeconómico. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 2.15, GRI 2.27, GRI 205, GRI 415, GRI 418 y GRI 419	Apartados 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3.	
V. SOCIEDAD				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	Adquisiciones en ámbito local Impacto económico, social y ambiental de TMB Fundación TMB	GRI 2.17, GRI 2.22, GRI 2.23, GRI 2.24, GRI 2.26, GRI 204 y GRI 413.1	Apartados 9.1. y 9.2.	Véase también el apartado 2.2.1 (Plan Estratégico).
V.2. Subcontratación y proveedores	Procedimiento interno P716 Aplicación de la Ley de Contratación (Ley 9/2017)	GRI 308; GRI 407; GRI 408; GRI 409; GRI 414	Apartado 2.1.3.	Actualmente todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social
V.3. Consumidores	Perfil del cliente de bus según variables sociodemográficas Valoración satisfacción de los clientes Seguridad del servicio Comunicación corporativa Quejas, reclamaciones y sugerencias	GRI 2.6 GRI 2.25 b, c, d, e GRI 416.1	Apartados 2.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.3, 4.4. y 4.5	Se complementa con la información de la gestión de la covid-19 (capítulo 6)
V.4. Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país Impuestos sobre beneficios pagados Subvenciones públicas del ejercicio	GRI 201.4 y GRI 207.4	Apartados 10.1, 10.2 y 10.3	Véanse también las cuentas anuales de la sociedad.
VI. INFORMACIÓN FINANCIERA	Operaciones de tesorería y planificación financiera			
	Cuenta de pérdidas y ganancias Balance de situación a 31 de diciembre Otra información financiera	GRI 201.1, GRI 201.3 y GRI 203.1	Apartado 7.3.2 y apartados 10, 10.1., 10.2 y 10.4	Véanse también las cuentas anuales de la sociedad. Véase la nota 14 (GRI 201.3)